
ALLI


· BIBLIOTECA ·
· LVCCHESI · PALLI ·


ESSAIS

DE

POLITIQUE INDUSTRIELLE.

Ouvrages de M. Michel Chevalier.

HISTOIRE ET DESCRIPTION des voies de communication aux États-Unis et des travanx d'art qui en dépendent. 2 vol. in-4 et atlas in-folio de 25 planches. 50 fr.

LETTRES SUR L'AMÉRIQUE DU NORD; 4e édition. 2 vol. in-8. 16 fr.

DES INTÉRÊTS MATÉRIELS EN FRANCE; travaux publics, routes, canaux, chemins de fer. 1 vol. in-18, papier jésus vélin. 3 fr. 50 c.

Paris. — Imprimerie de Bourgogne et Martinet, rue Jacob, 30.

ESSAIS

DE

POLITIQUE INDUSTRIELLE

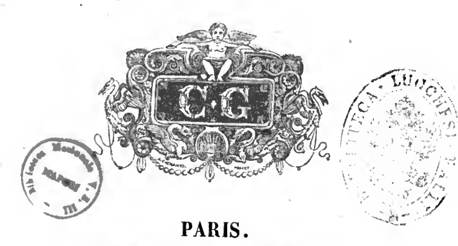
SOUVENIRS DE VOYAGE,

FRANCE, RÉPUBLIQUE D'ANDORRE, BELGIQUE, ALLEMAGNE,

Par Michel Chevalier,

Auteur des Lettres sur l'Amérique du Nord.

DEUXIÈME ÉDITION.



PARIS.

LIBRAIRIE DE CHARLES GOSSELIN

Editeur de la Bibliothèque d'Elite,

30, RUE JACOB.

M DCCC XLIII.

DE L'INDUSTRIE BELGE.

Les fortifications belges depuis la révolution de juillet. — Les ressources territoriales et industrielles de la Belgique dépassent de beaucoup sa superficie et sa population. — Puissance productive de ses mines; industries de la houille et du fer; hauts-fourneaux de Charleroi. — L'industrie belge est puissante, mais la manufacture française s'en exagère les forces.— Cette exagération a été jusqu'ici un obstacle à l'association douanière de la France et de la Belgique. — Société Générale, ses attributions; elle crée la Société de commerce. — Organisation, en 1836, de toute l'industrie belge sous le patronage de cette puissante association financière. — Activité extraordinaire, et comme fébrile, de l'industrie belge, de 1836 à 1838. — Capitaux comparés des banques de France, d'Angleterre et des États-Unis, et de la Société Générale.— La Société Générale excitait les défiances des amis ombrageux de la liberté. — Concur-

rence qui lui a été opposée dans la Banque de Belgique; attributions de celle-ci. — Les banques, les voies de transport et l'éducation industrielle, bases de la prospérité matérielle des peuples. — Avénement politique de l'industrie. — Progrès des travaux des mines en Belgique depuis cinquante ans. — Ateliers gigantesques de M. Cockerill; usines de Seraing; tableau du travail du fer dans les hauts-fourneaux et les forges. — Réparation du fourneau de Couillet, glorieux fait d'armes industriel. — Librairie belge; industrie de la contrefaçon. — Elle porte préjudice à la librairie française; mais elle sert à faire lire dans toute l'Europe les auteurs français. — Réseau des chemins de fer belges commencé en 1834; dépense, mode d'exécution; communication avec les chemins de fer à établir en France. — Grand exemple qu'en cela nous donne la Belgique. — Différer nos chemins de fer, c'est compromettre nos intérêts politiques et commerciaux.

Titres des notes placées à la fin du volume, qui sont relatives à cette lettre. — Production de la houille en Belgique et en France. — Progrès de la fabrication du fer à la houille en France. — Nombre des hauts-fourneaux en France et en Belgique en 1841. — De l'union commerciale de la France et de la Belgique. — Développement du réseau de chemins de fer belges; situation en 1842.

Liége, 22 juillet 1836.

La première impression d'un Français qui entre en Belgique est toute de satisfaction. Ces belles fortifications de Mons, ces inexpugnables remparts de Charleroi, de Huy, de Namur, tous bâtis contre nous, sont donc pour nous aujourd'hui! Elles relèvent d'une royauté solidaire de la royauté de Juillet, et le drapeau qui y flotte est un étendard tricolore presque semblable au nôtre. Les soldats qui les gar-

dent portent un uniforme imité de celui de nos régiments. On croirait des troupes françaises. Que dis-je ? les officiers les plus distingués de l'armée belge sont français ; le ministre de la guerre de la Belgique est un général français, le général Evain (1), vieilli au service de sa patrie. Cette belle ville de Bruxelles, elle a été sauvée de l'invasion par nos jeunes soldats, dont la prompte arrivée a suffi pour faire reculer les bataillons hollandais. Cette citadelle d'Anvers, elle a été forcée par nos savants ingénieurs et par le tir mathématique de nos canonniers. Voilà l'un des fruits de la révolution de Juillet. Au reste, jamais revirement ne fut plus naturel, car Mons est quatre fois plus près de Paris que Marseille. La Belgique est la sœur de la France par la religion et par les mœurs ; son territoire est le prolongement du nôtre, sans qu'aucun ruisseau, aucun monticule, s'interposent entre eux deux ; et la liberté belge est fille de la liberté française. Jamais réparation ne fut plus légitime ; car ces forteresses, qu'une prudence haineuse multiplia à nos portes comme autant de têtes de pont sur Paris à la disposition de la défunte Sainte-Alliance, ont été construites avec notre argent.

La superficie de la Belgique n'est que de 3 millions 150,000 hectares, c'est-à-dire du dix-septième de celle de la France ; sa population est d'un peu plus de 4 millions, c'est-à-dire du huitième de la

(1) Voir la note 1 à la fin du volume.

nôtre. Mais la Belgique offre une admirable réunion de ressources de toute espèce. On conçoit, quand on l'a parcourue, que les grandes puissances de l'Europe se la soient disputée avec acharnement pendant des siècles, et qu'après l'avoir baignée de leur sang et semée de leurs os, elles aient fini par convenir qu'elle ne serait à personne, qu'elle s'appartiendrait à elle-même. Nulle portion de l'Europe ne surpasse la fertilité de la Belgique. Ses vastes plaines tout unies, où l'œil n'aperçoit souvent d'autres élévations que les *tumuli* entourés d'arbres, monuments sous lesquels *dorment les débris de tant de bataillons* immolés dans les luttes européennes, sont couvertes des plus abondantes moissons et des plus gras pâturages, sillonnées de bonnes routes et de canaux profonds, parsemées de grandes villes sans nombre et de villages florissants. Dans les provinces plus accidentées et aux bords pittoresques de la Meuse, par exemple, la culture de la vigne se déploie sur les coteaux, et repose l'œil fatigué de la monotonie de la plaine; ce sont alors tout à la fois les côtes du Rhône et les plus riches cantons de notre Normandie.

La Belgique n'est pas seulement agricole; elle possède des mines de charbon et de fer plus productives que les mines d'argent du Pérou et que les mines d'or du Brésil. Les gîtes houillers de la Belgique sont les plus admirables de tout le continent. Dans le bassin de Mons, par exemple, on compte

cent dix à cent vingt couches de charbon régulièrement disposées les unes au-dessus des autres, toutes exploitables, toutes exploitées. Les quatre centres charbonniers de Mons, de Marimont, de Liége et de Charleroi fournissent annuellement 3 millions 200,000 tonnes (de 1,000 kilog.). L'extraction totale des mines de France en 1834 n'était que de 2 millions 500,000 tonnes (1). L'industrie des fers en Belgique est plus étonnante encore que celle des houilles. Je ne sais comment il se fait que jusqu'à ce jour aucun établissement créé pour fabriquer du fer à l'anglaise, c'est-à-dire par l'emploi exclusif du combustible minéral, n'ait pu prospérer en France, en des localités à qui la nature n'a rien refusé (2). Ici au contraire on a réussi du premier coup. Il y a sept ans, quelques capitalistes construisirent à Charleroi un haut-fourneau où ils traitèrent le minerai du pays avec la houille qui y abonde. Dès la première campagne ils obtinrent une fonte excellente que nos fondeurs de Paris se disputèrent bientôt. Aujourd'hui les usines ont succédé aux usines; il y aura en feu incessamment, dans le seul district de Charleroi, vingt-cinq hauts-fourneaux au coke (houille carbonisée), sans compter les fourneaux au bois, tous de grande dimension (3). Ainsi, riche en fer et en charbon, la Belgique ne pouvait manquer d'avoir des manufac-

(1) Voir la note 2 à la fin du volume.

(2) Voir la note 3 à la fin du volume.

(3) Voir la note 4 à la fin du volume.

tures florissantes : aussi l'industrie belge réalise toujours des progrès nouveaux et s'assimile des fabrications nouvelles. L'industrie française s'en effraie, et ses frayeurs, qu'au reste je crois exagérées, ont été telles, que jusqu'à ce jour il n'a pas été possible de donner à notre union politique avec la Belgique la puissante sanction d'une association commerciale, et par là nous avons laissé subsister la chance de l'accession de la Belgique à la ligue des douanes prussiennes, c'est-à-dire à un système anti-français (1).

En ce moment l'industrie belge prend des développements extraordinaires. La Belgique offre le tableau d'une activité inusitée, un peu fébrile. L'impulsion est venue principalement d'une puissante association financière, la Société Générale. C'est la Société Générale qui est l'âme de l'industrie belge. Créée en 1822 par le roi Guillaume, et dotée par lui sur les fonds de sa liste civile et sur sa cassette privée (2), parfaitement administrée d'ailleurs, elle

(1) Voir la note 5 à la fin du volume.

(2) La liste civile du roi Guillaume était de 2 millions 400,000 fl. (5 millions 140,000 fr.). Par une loi du 26 août 1822, il fut statué que 500,000 fl. (1 million 70,000 fr.) de ce revenu seraient remplacés par une dotation en immeubles (forêts) représentant un produit égal. Par arrêté du 28 août, le roi provoqua l'établissement de la Société Générale, déclarant qu'il lui transférerait lesdits immeubles pour former une portion de son capital, et qu'en outre il se réservait de souscrire à la portion du capital, qui devait être fournie en numéraire ou en effets publics. Le même jour, les statuts de la Société furent rédigés; ils furent approuvés le 13 septembre suivant, et la Société se trouva dès lors définitivement constituée.

mérite d'être signalée comme le principal ressort du mouvement qui semble devoir bientôt porter la Belgique au niveau de l'Angleterre. Si le roi Guillaume se fût borné à susciter et à diriger la Société Générale, et à doter les fabricants d'un million annuel de florins; s'il se fût contenté de la gloire d'initier ses sujets belges à l'esprit nouveau des affaires, sans aspirer à leur apprendre une autre langue et sans leur imposer une autre religion, il eût probablement conservé sa double couronne.

Il n'existe nulle part une compagnie financière dont les attributions soient de fait aussi étendues que celles de la Société Générale, dont les ramifications soient aussi nombreuses et aussi étroitement enlacées à toutes les branches de la fortune publique. C'est d'abord une banque qui émet des billets de 25 à 1,000 florins (53 à 2,136 fr.), et qui fait des prêts et escomptes. Son papier est accepté en paiement dans toute la Belgique, parce qu'elle a des agences dans toutes les villes importantes. Ensuite par des voies industrielles elle est parvenue à opérer comme une compagnie commanditaire de l'industrie nationale. Par l'intermédiaire de la Société de Commerce, autour de laquelle se groupent les capitaux privés, elle a provoqué la création ou le perfectionnement des établissements les plus florissants du pays. Il n'a pas tenu à elle que le chemin de fer de Paris à Bruxelles fût entrepris. Concurremment avec quelques maisons de Paris, elle a itérativement offert de

s'en charger à des conditions avantageuses pour le trésor français.

La Société de Commerce qu'elle a créée s'est intéressée collectivement, ou seulement dans la personne de ses directeurs, dans beaucoup d'entreprises. Elle fait des avances sur marchandises, et exporte même pour son compte les produits des manufactures belges; mais elle s'occupe principalement des mines de houille, des usines à fer et des chemins de fer. Son capital n'est que de 10 millions, mais elle multiplie ses opérations beaucoup au-delà de ce qu'on pourrait supposer d'après ce chiffre. Tout récemment, une société semblable à la Société de Commerce, la Société Nationale, vient d'être créée à Bruxelles avec un capital de 15 millions. Elle s'est placée sous le patronage de la Société Générale, et s'occupe d'industries différentes de celles auxquelles s'est consacrée la Société de Commerce.

Enfin, la Société de Commerce de Bruges, fondée aussi par la Société Générale, a pour objet spécial l'exportation des produits belges et le développement du commerce maritime.

Cette organisation de toute l'industrie belge, sous les auspices d'une puissante association financière, est l'un des faits les plus remarquables qui se soient accomplis en Europe depuis vingt ans.

La confiance de tous les capitalistes met à sa disposition des sommes presque indéfinies, dont elle fait un emploi avantageux au pays et lucratif pour

elle-même. Son capital nominal est de 50 millions de florins (106 millions de France), son capital réel de 32 millions de florins (69 millions et demi de France). Celui de la Banque de France, qui n'est qu'une banque commerciale à l'usage de la seule ville de Paris, est de 67 millions; celui de la Banque des États-Unis est de 187 millions, et celui de la Banque d'Angleterre est de 10,914,000 livres sterl. (275 millions de francs).

Enfin, la Société Générale est caissière du royaume. Moyennant un modique prélèvement d'un quart pour cent (jusqu'en 1832 ce n'était même qu'un huitième), elle encaisse les fonds du Trésor, remplace les receveurs-généraux, et opère les mouvements d'argent nécessaires aux services publics.

Investie du dépôt des fonds de l'État, la Société Générale est aussi dépositaire des réserves des particuliers de toutes les classes. Elle a établi des Caisses d'épargnes qui fonctionnent très bien.

Une institution ainsi posée domine tous les intérêts nationaux. C'est un colosse qui, s'il s'attaquait aux libertés du pays, pourrait leur être formidable. La Société Générale ne s'est point mêlée de politique; malgré les liens de reconnaissance et d'intérêt qui la rattachaient au roi Guillaume depuis 1830, elle a constamment fait des efforts pour rétablir la confiance publique et pour activer l'industrie : c'est depuis lors qu'elle a fondé la Société de Commerce et les autres sociétés annexes. On conçoit cependant

qu'elle excite les appréhensions des amis ombrageux de la liberté et la jalousie des pouvoirs publics. Il était naturel que l'on vît se reproduire ici la lutte qui depuis trois ans tient les États-Unis en suspens entre la Banque et la démocratie personnifiée dans le général Jackson : c'est en effet ce qui a eu lieu. L'émeute, du temps qu'elle régnait à Paris et à Bruxelles, a, sous prétexte de menées orangistes, saccagé les maisons de quelques uns des administrateurs de la Société Générale. La démocratie belge a donc fait pis que la démocratie américaine; celle-ci s'est contentée de menacer d'aller semer du sel à la place où le palais de la Banque s'élève. Il est vrai qu'elle avait obtenu une éclatante satisfaction par le non-renouvellement de la Charte de la Banque. Mais le gouvernement belge, plus sage que le président Jackson, n'a pas eu un seul instant la pensée de renverser une association essentielle à la prospérité du pays; il ne s'est point mis en guerre avec la Société Générale. Le Sénat belge s'est refusé indirectement à lui concéder une entreprise importante qu'elle sollicitait, et qui se rattachait au chemin de fer de Paris à Bruxelles, mais le gouvernement proprement dit se fût montré plus facile. Les pouvoirs de la Société Générale expirent dans treize ans, ce qui la rend en réalité fort peu dangereuse dans toute hypothèse.

La seule mesure de précaution que le gouvernement belge ait prise à l'égard de la Société Générale

a consisté à lui susciter une concurrence. Il a donc provoqué la création de la Banque de Belgique, qui a un capital de 20 millions de francs, et dont les attributions sont pour ainsi dire illimitées. Elle est Banque de dépôt, d'escompte et de circulation; elle agit aussi comme Caisse d'épargnes; ses billets sont de 40, 100, 500 et 1,000 fr. D'après ses statuts, « elle reçoit comme simple dépôt ou avec intérêt les » capitaux des particuliers et des associations; elle » prête sur dépôt de titres de rente, obligations, » fonds publics et marchandises; elle officie comme » caissier, et fait toutes les opérations qui peuvent » garantir et faciliter les transactions; elle achète » les lettres de change, les créances exigibles, toutes » les autres valeurs de portefeuille et les matières » d'or et d'argent.... Elle convertit les capitaux en » rentes viagères et extinguibles.... Elle pourra » étendre par la suite le cercle de ses opérations à » d'autres branches de commerce, sauf la sanction » du roi. » Elle intervient dans la formation des associations spéciales. Elle est en activité depuis le 1er mai 1835. Jusqu'à présent le cercle de ses affaires financières proprement dites ne s'étend pas au-delà de Bruxelles (1).

Le secret des succès de l'industrie belge réside dans la bonne organisation des institutions de crédit, non moins que dans la multiplicité et l'excel-

(1) Voir la note 6 à la fin du volume.

lent entretien des communications et dans l'aptitude de la population au travail. Les banques, les voies de transports et l'éducation industrielle, voilà les trois points d'appui de la prospérité matérielle des peuples, voilà ce dont l'on devra doter la France quand on voudra l'enrichir.

De nos jours, l'industrie, en même temps qu'elle arrive au rang de puissance politique, grandit aussi dans la taille et les proportions de ses ouvrages. A mesure qu'elle élève ses prétentions politiques, elle affecte un nouveau degré d'audace dans ses entreprises. Il n'y a qu'une cinquantaine d'années qu'à Mons et à Liége on a osé pousser les mines à la profondeur de 1,200 et 1,300 pieds, et creuser des puits dont la hauteur perpendiculaire représente celle de dix ou onze colonnes Vendôme l'une sur l'autre. Actuellement ce qui était alors un tour de force est devenu d'usage courant. J'ai entendu chanter dans le pays de Mons le Noël composé en l'honneur des mineurs qui les premiers se hasardèrent à dépasser la profondeur de 600 pieds, considérée jusqu'alors comme un *nec plus ultrà*, et j'ai vu l'un des braves qui se risquèrent dans cette expédition d'Argonautes. Aujourd'hui on lutte sans crainte contre les torrents souterrains, et on les enlève de leurs sources avec des pompes à vapeur qui vomissent des fleuves. On brave le feu qui dévore sourdement les couches de charbon; on le cerne, on le tourne, on l'emprisonne. On défie avec la lampe de

Davy ce perfide *grisou* qui brûle le mineur tout vivant dans ses explosions inattendues, et qui asphyxie dans des flots d'acide carbonique après l'embrasement ceux que la flamme avait épargnés. Les ateliers que l'industrie déploie à la surface du sol ne le cèdent en rien à ceux qu'elle développe dans les entrailles de la terre. De nos jours, si quelque construction gigantesque s'élève, ce n'est plus pour servir de demeure à un prince; à Londres, elle est, comme les *docks*, à l'usage du commerce des Indes-Orientales ou Occidentales; en Belgique, sa destination est d'abriter des fourneaux, des laminoirs, des allésoirs, des forges. Il y a ici tel industriel qui a construit pour son compte personnel plus de bâtiments que le tonnerre de notre artillerie n'en a détruit à Anvers. Hier je visitais l'usine de Seraing à une lieue de Liége. Elle se déroule sur un quart de lieue de long avec une admirable régularité. Du côté opposé à la Meuse sont d'abord les mines d'où sortent des montagnes de charbon; immédiatement après viennent les massifs des fours où le charbon est converti en *coke*. A ceux-ci succèdent les hauts-fourneaux, grandes tours carrées garnies de fer, hautes de 60 pieds, lançant continuellement des flammes de leur bouche large comme un cratère. L'un d'eux est en feu depuis six ans, et engloutit chaque jour près de cent mille kilogrammes de matières. Après les hauts-fourneaux, les fonderies, où l'on moule mille objets divers, et les *fineries* où la

fonte est préparée pour l'affinage; puis les forges où un régiment de cyclopes, les bras nus, aidés de trois machines à vapeur dont les cylindres ressemblent à des tourelles, pétrissent le fer dans des fours, le battent sous leur effroyable marteau anglais, le font passer comme une cire molle à travers les cannelures des laminoirs, et le convertissent, dans un clin d'œil, en larges plaques de tôle ou en longues barres qu'ils manient toutes rouges comme de légers roseaux. Après les forges, les ateliers de machines où le fer, sortant des cannelures des cylindres, est livré tout chaud encore à d'habiles ouvriers munis d'instruments de précision, de l'exécution la plus parfaite, qui en font toutes les mécaniques imaginables, depuis la locomotive de chemin de fer, sorte de cheval à vapeur qui surpasse toutes les prouesses des chevaux arabes, jusqu'aux appareils les plus modestes. Enfin, l'établissement se termine sur la Meuse par les bâtiments de l'administration. Ils formaient jadis le palais du prince-évêque de Liége; moyennant quelques additions, M. Cockerill les a jugés dignes de recevoir ses bureaux. Tout cela est bordé de canaux, et traversé de petits chemins de fer. On compte à Seraing 3,000 ouvriers, c'est-à-dire tout autant d'hommes qu'il en faut pour composer une brigade d'infanterie.

La hardiesse des travaux de l'industrie moderne et l'échelle colossale de ses opérations exigent de la part des hommes qui les dirigent une étendue de

vues, et une justesse de coup d'œil comparables à celles d'un général, et quelquefois de la part des simples ouvriers un courage pareil à celui qui a ennobli le métier de la guerre. A Charleroi, le directeur de l'usine de Couillet me racontait qu'une fois l'un de ses hauts-fourneaux s'était crevé; la flamme sortait à travers le mur extérieur. Avant d'arrêter le fondage qui durait déjà depuis trois ans, il résolut de tenter un dernier effort. Il laissa la charge s'abaisser de vingt-cinq pieds sans la renouveler, et n'hésita pas à descendre, en compagnie du maître maçon, dans cette fournaise, dont les murs étaient d'un rouge blanc. Il avait eu la précaution de faire jeter sur la charge une couche de minerai froid, et d'établir un courant d'air forcé qui d'en-haut envoyait au fond de cette cuve ardente une atmosphère respirable. Il vit dans la paroi intérieure une crevasse de trois pieds de largeur sur sept à huit de haut, et remonta à demi rôti. Son exemple décida les ouvriers. Deux échelles furent disposées, l'une pour descendre, l'autre pour remonter; et tous ces braves gens, lui en tête, se mirent en marche, atteignant, l'un après l'autre, le fond à la hâte, posant vite deux briques dans la crevasse, et escaladant la seconde échelle plus vite encore. Il était impossible de séjourner au fond plus de quinze secondes. Le succès de la manœuvre fut complet; l'accident fut réparé. Deux ans se sont écoulés depuis lors, et le fourneau radoubé marche encore. Il donne quinze

tonnes de fonte par jour, c'est-à-dire cinq fois autant qu'un de nos fourneaux ordinaires au charbon de bois. Les chroniques espagnoles ont perpétué le souvenir du valeureux compagnon de Cortès, don Diego Ordaz, qui, dit-on, s'aventura à aller chercher du soufre dans une des crevasses du Popocatepetl; nulle mention n'a été faite du glorieux fait d'armes de ce modeste directeur et de ses intrépides ouvriers.

L'une des fabrications de la Belgique dont on parle le plus, consiste dans la reproduction des livres français. C'est même la principale industrie de Bruxelles. La capitale de la Belgique est donc, comme celle de la France, une ville littéraire; mais elle n'invente pas, elle copie. Si cette industrie porte atteinte à la bourse de nos hommes de lettres, elle leur assure une abondante moisson de gloire. Le bon marché des contrefaçons belges multiplie à l'infini les lecteurs des écrivains français. Il y a tel recueil parisien qui compte 1,500 abonnés tout au plus, et dont la réimpression belge en a cinq à six fois davantage. C'est d'ailleurs la seule littérature qu'il y ait en Belgique. Les Belges modernes nous laissent le culte de la poésie, des lettres et des sciences, sauf à s'emparer de nos vaudevilles, de nos romans, de nos traités scientifiques, et de les savourer tout comme nous, sans que malheureusement nous ayons aucun moyen de revendiquer en retour notre part des trésors qu'ils entassent par leur travail matériel. Toutes les nations au midi et au nord, à l'est et à l'ouest, agis-

sent en cela comme les Belges. Si le monde continue sur ce pied, nous finirons par être comme les rhapsodes grecs, la race la plus poétique, mais aussi la plus pauvre qu'il y ait sur la terre.

Un peuple qui cultive l'industrie avec tant de sagacité et d'intelligence, qui s'y tient si complétement absorbé, devait se montrer avide de jouir des avantages des chemins de fer. Et en effet, le 1er mai 1834, une loi conçue comme il suit fut promulguée par le gouvernement belge :

« Art. 1er. Il sera établi dans le royaume un sys-
» tème de chemins de fer ayant pour point central
» Malines (1), et se dirigeant, à l'Est, vers la fron-
» tière de Prusse par Louvain, Liége et Verviers ;
» au Nord, sur Anvers ; à l'Ouest, sur Ostende, par
» Termonde, Gand et Bruges, et au Midi, sur Bruxel-
» les et vers les frontières de France par le Hainaut.
» Art. 2. L'exécution sera faite à la charge du Tré-
» sor public et par les soins du gouvernement. »

Ainsi, pendant que nous nous laissons arrêter en France par ce principe sorti je ne sais d'où, qu'il ne convient pas qu'un gouvernement intervienne dans les travaux publics, voilà un petit royaume qui, sans s'embarrasser d'aucune question préjudicielle, marche au but droit et vite; car cette croix de chemins de fer poussés vers les quatre points cardinaux

(1) La configuration du sol n'a pas permis de prendre Bruxelles pour centre du système. Malines est à 22,000 mètres (cinq lieues et demie de poste) de Bruxelles.

est en plein cours d'exécution. D'Anvers à Bruxelles, le chemin de fer est livré à la circulation depuis trois mois, et les recettes y dépassent toutes les espérances. Abstraction faite de la ligne de Bruxelles à la frontière de France, qu'on a ajournée jusqu'à ce que l'on se fût entendu avec le gouvernement français, sauf cependant l'extrémité orientale de la ligne de l'Est destinée à rattacher Anvers et Ostende à Cologne, qui présente beaucoup de difficultés. On pense cependant que 45 millions suffiront à l'achèvement des trois parties de l'Est, de l'Ouest et du Nord, comprenant 74 lieues, les terrassements étant préparés pour deux voies, et une seule voie étant posée. Ce serait 600,000 fr. par lieue. Les onze lieues d'Anvers à Bruxelles, qui s'étendent sur un sol naturellement aplani, n'ont coûté, avec le matériel, que 3 millions 373,000 fr., soit, par lieue, 306,000 fr. Il est vrai que le chemin de fer d'Anvers à Bruxelles est construit dans le style le plus simple. Il repose sur de simples traverses de peuplier; les rails en sont fort légers; il coupe de plain pied toutes les routes qu'il rencontre, même les plus importantes. L'administration belge des ponts-et-chaussées ayant à prononcer sur des plans qu'elle avait conçus et qu'elle devait exécuter, et devant travailler sur les fonds du Trésor, s'est montrée extrêmement accommodante quant aux conditions d'exécution.

A ces 74 lieues, le gouvernement belge a résolu d'en ajouter 40 environ, de manière à rejoindre 1° le

chemin de fer que la France établirait de Paris à Valenciennes, pour gagner Bruxelles par la ligne la plus courte, et 2° l'embranchement qui serait dirigé sur Lille. Il y aurait alors deux communications entre les deux capitales, l'une par Valenciennes et Mons, l'autre par Lille, Courtray et Gand. La seconde serait plus longue que la première de 80,000 à 85,000 mètres (1).

Le système des chemins de fer belges comprendra alors 110 à 120 lieues. C'est comme si nous en entreprenions un de 900 lieues, et il en faudrait moins pour mettre en rapport tous les points principaux de notre territoire.

Ainsi la Belgique nous donne en ce moment une bonne leçon. Bien plus, elle nous forcera, nous contraindra, nous, grande puissance, à établir bon gré mal gré des chemins de fer sur notre territoire; car celui qu'elle pose d'Anvers et d'Ostende à Cologne, menace notre transit de voyageurs entre nos ports de la Manche et la vallée du Rhin. Les Belges nous en dépouilleront si nous ne les gagnons de vitesse en établissant des voies nouvelles de la Manche à Paris et de Paris vers nos principales frontières, pendant qu'ils sont à parlementer avec les Prussiens pour obtenir la continuation de leurs travaux de Verviers à Cologne (2).

(1) Voir la note 7 à la fin du volume.

(2) Voir la note 8 à la fin du volume.

LA VALLÉE DE L'ARIÉGE

et la République d'Andorre.

Sites pittoresques de la vallée de l'Ariége. — Toulouse, Tarascon; gorge de la Ramade. — Terre végétale transportée à dos d'homme sur la montagne. — Panorama de Vicdessos. — Anciens refuges et fortifications des Albigeois. — Mont ferrifère de Rancié. — Rocher des Druides. — Débris du camp de Montréal, où stationna Charlemagne; tour d'Ollier qu'habita cet empereur. — L'humanité marche vers de nouvelles destinées. — Il y a plus de luxe, de savoir et de bien-être dans les sociétés modernes. Y a-t-il plus de contentement? — Nécessité de réformer la réforme. — La civilisation semble devoir dépoétiser le monde. — Société mécanique; cachet d'uniformité et de monotonie. — Caractère de la civilisation aux États-Unis; similitude de langue, d'idées, de mœurs, d'existence. — Progrès des travaux publics dans l'Union américaine. (*Note.*) — Types nombreux et variés de la civilisation chez les Grecs. — Les moyens de locomotion y étaient rares et difficiles. — Comparaison avec les bateaux à vapeur et les chemins de fer. — Le monde va devenir trop petit; le tour du monde en onze jours. — Caractère dé-

mocratique des nouvelles voies de transport. — Elles contribueront puissamment à amener l'unité de la race humaine; une loi, une foi, un roi. — Cette unité ne sera jamais absolue. — Il y aura toujours au moins deux opinions, deux cultes, deux mondes dans le monde. — Caractère, mœurs et physionomie des habitants de l'Ariége. — Diversité pittoresque de leur existence et de leurs tempéraments. — Variété de ville à ville, de vallée à vallée, de village à village; Pamiers à l'aspect monacal; Foix la bureaucratique; Lavelanet l'industrielle. — Agriculteurs, muletiers et mineurs. — Appétit extraordinaire des mineurs de Goulier. — République d'Andorre. — Le génie de la conservation y a maintenu les traditions et le régime de l'époque carlovingienne. — Coutumes et mœurs de ses habitants; peuple pasteur. — Organisation politique. — Le boulevard de ses montagnes a été pour l'Andorre une muraille de la Chine. — Inégalité dans les conditions, mais sentiment d'égalité dans les mœurs. — Patronage du riche envers le pauvre. — Instabilité des dynasties, des empires, des sociétés; immobilité et sécurité de l'Andorre. — Le vieux redevenu neuf à force d'antiquité. — Absence de procès en matière d'héritage. — Théorie sur la formation des montagnes pyrénéennes. — Richesses minéralogiques de Vicdessos. — Mine de Rancié; forges catalanes. — Procédés antiques pour la fabrication du fer. — Immense cávité formée par l'exploitation. — Description de l'intérieur de la mine; basilique souterraine. — Dangers des mineurs. — La messe des morts dans la mine. — Valeur productive des mines de Rancié. — Travaux de M. l'ingénieur François qui tendent à régénérer l'industrie des fers de l'Ariége.

Notes. — Organisation politique de la République d'Andorre. — De la fabrication du fer dans les Pyrénées.

Vicdessos (Ariége), 15 septembre 1837.

La vallée de l'Ariége est constamment riche et belle depuis la pointe où elle se confond avec celle de la Garonne jusqu'aux environs de Pamiers;

n'étaient les collines, délicieuses par leur verdure, pittoresques par leurs profils et leurs groupes ondulées, et admirables par leur culture, qui la bordent à distance, on croirait n'être pas sorti de la vaste et fertile plaine au milieu de laquelle Toulouse est posé. Au-dessus de Pamiers, les collines se rapprochent et se haussent à la taille de montagnes; le paysage devient plus sauvage, le climat plus froid, le sol plus pauvre. Le voyageur en prend son parti si le temps est beau et le soleil resplendissant, parce que, sous un soleil ardent, les montagnes sont toujours magnifiques, pour peu que leurs flancs soient verts et leurs cimes neigeuses. Celui qui a passé par Toulouse au mois d'août s'estime d'ailleurs si heureux de savourer la fraîcheur des bords de l'Ariége, lorsqu'il se rappelle le supplice qu'il éprouvait la veille dans l'atmosphère brûlante de la cité palladienne! Cependant, quelque passionné que l'on soit pour les montagnes escarpées, pour les neiges perpétuelles et les eaux vives, pour la fraîcheur pendant la canicule, on éprouve un serrement de cœur lorsque l'on continue, au-delà de Tarascon, pour remonter jusqu'à Vicdessos. On croit, en effet, entrer dans un repaire maudit, dans un tombeau, lorsque l'on traverse cette gorge de la Ramade, où l'Ariége s'est frayé une route dans le granit. On chemine entre deux montagnes pelées, taillées à pic, que l'homme a désespéré de rendre productives dans un pays où l'on se dispute un pied carré de ter-

rain, et où le paysan, pour ne pas mourir de faim, transporte sur ses épaules, à des hauteurs de mille et deux mille pieds, partout où il y a place pour les loger, les terres que la pluie a entraînées au fond du vallon. C'est un lieu abandonné de Dieu et des hommes; les seigneurs féodaux eurent seuls le courage de l'habiter, comme l'atteste le château de Miglos, que l'on voit, avec ses tours et ses créneaux assez bien conservés encore, perché sur une cime. Mais l'homme et la Providence reparaissent bientôt; et ici, à Vicdessos, on est au milieu d'un panorama des plus variés et des plus curieux, où les œuvres humaines se marient à celles de la nature. C'est une culture parfaite associée à de majestueuses montagnes; ce sont de grands villages dont les habitants vivent au sein du bien-être, phénomène unique dans les vallons où sont les sources des ruisseaux qui grossissent le haut Ariége; ce sont, à côté des grottes à stalactites, qui datent de la création, et dans lesquelles s'étaient fortifiés les Albigeois, réduits à la dernière extrémité (1), les cavernes non moins sinueuses et non moins profondes que les hommes ont creusées par un travail de plusieurs siècles pour extraire le minerai de fer; ce sont les cheminées des forges, dont les étincelles vont mourir sur des monuments laissés par les druides, sur des tours qui

(1) Il reste encore beaucoup de débris de fortifications à l'entrée de diverses cavernes dans la vallée de l'Ariége, particulièrement aux environs des bains d'Ussat.

abritèrent Charlemagne, sur le clocher d'une église toute moderne en comparaison, car elle ne compte que six siècles; c'est, au travers de tout cela, l'Ariége qui épand, en bondissant, ses eaux bleues; et tout autour une triple rangée de sommets, dont les formes se rapportent à des types divers, selon qu'ils sont de granit, de schiste ou de marbre, selon qu'ils ont été plus ou moins bouleversés par les antiques commotions du globe, plus ou moins travaillés par les feux souterrains.

Cette montagne qui domine toutes les autres est le Montcalm (1), l'un des sommets les plus élevés des Pyrénées, sur lequel, il y a peu d'années, M. Coraboeuf, colonel du génie géographe, tout absorbé dans ses difficiles opérations (car les plus habiles astronomes sont encore plus sujets aux distractions que l'astrologue de la fable), se laissa surprendre dans sa tente, à je ne sais combien de mille pieds au-dessus de la vallée, par un ouragan de neiges prématurées. Par ici est la montagne de Bassiesses, célèbre dans le pays par la bonté de ses pâturages, et dont les fromages échappent seuls à l'anathème lancé sur tous ceux du pays par les gastronomes du Languedoc. Par là s'élève le mont ferrifère de Rancé, dont les hommes labourent depuis long-temps les entrailles. A gauche est le col de Sem, près duquel on

(1) Le Montcalm ou Montcal a une hauteur de 3,080 mètres; le pic de Néthou, qui est le plus élevé des Pyrénées, a 3,481 mètres, ou 401 mètres de plus seulement.

remarque de loin une cime solitaire couronnée par un rocher de granit que supportent trois petits blocs entre lesquels, comme entre les jambes d'un trépied, on aperçoit le jour; sur ce rocher, du temps des druides, le sang des victimes humaines a coulé, et l'on distingue encore au centre de sa surface une cavité circulaire creusée pour que le sang vînt s'y réunir. A droite, le col de Lherz, qui conduit à l'étang du même nom, célèbre dans les annales des géologues. En face, le passage qui mène à la vieille république d'Andorre. Au fond de la vallée, le bourg de Vicdessos. A mi-côte, sur la pente des montagnes, les villages de Suc et d'Auzat, celui d'Ollier, dont les habitants avaient obtenu de Charlemagne le privilége de porter tous l'épée; celui de Goulier, les trois quarts de l'année enseveli sous les neiges ou enveloppé dans les nuages, et celui d'Orus, qui, bâti sur un terrain de feldspath en décomposition, descend lentement en masse vers le fond de la vallée, mais qui, au gré du curieux s'y rendant à pied, n'a encore que trop de chemin à faire pour se rapprocher du niveau de l'Ariége. D'un côté de Vicdessos, le chemin en zigzag qui conduit aux mines, et que gravissent lentement les muletiers; car au voisinage de l'Espagne, les chemins à pentes bien ménagées, selon la mode anglaise, les beaux chariots et les vigoureux attelages font place à des sentiers escarpés et à *l'arriero* de la Péninsule avec ses mules au pas lent. Mais ce chemin qui grimpe, s'il a l'inconvé-

nient de faire payer cher le minerai au maître de forges, a l'avantage d'orner le paysage par ses contours qui vont et viennent; et pour qu'il ressemblât mieux à une décoration d'opéra, le hasard a voulu qu'il fût bordé, vers le col de Sem, par une superbe cascade de deux cents pieds de hauteur perpendiculaire, qui se précipite du milieu des sapins. De l'autre côté de Vicdessos, sur un large mamelon, voyez les débris très reconnaissables encore d'une grande enceinte fortifiée : c'est le camp de Montréal; c'est là que stationnèrent pendant quelque temps les soldats et les douze pairs de celui qu'on peut, même après Napoléon, appeler par excellence l'Empereur français, lorsqu'il allait tenter en Espagne une de ces conquêtes toujours fatales à nos Césars. En dehors du camp, comme poste avancé, s'élève la tour carrée d'Ollier, qui, dit-on, fut habitée par ce grand prince.

Je coupe court à cette description pour arriver à un sujet plus intéressant que la coupe des montagnes ou que les débris des temples druidiques et des camps et châteaux de la féodalité, c'est-à-dire à la population qui, aujourd'hui, remplit ces montagnes, à son caractère, à ses mœurs, à sa physionomie.

Et d'abord, je me pique, vous le savez, d'être fort amateur de ce que l'on appelle aujourd'hui la civilisation, de ces grandes innovations industrielles et administratives qui rapprochent les peuples, favo-

risent le travail, et, par lui, répandant l'aisance et les lumières, font participer par degrés les classes inférieures aux satisfactions matérielles et intellectuelles, jusqu'ici réservées à une faible minorité. A la faveur de ces entreprises nouvelles, l'humanité marche vers de nouvelles destinées, *novus nascitur ordo*; elle se rehausse sur le monde qui lui a été donné pour piédestal, elle étend et affermit de plus en plus sa domination sur ce globe. Mais toutes les choses humaines ont leurs défauts comme les médailles leurs revers, et, par exemple, je conviens que jusqu'à présent, quelles que soient les nouvelles jouissances auxquelles on a initié ce que je nommerai, en langage aristocratique, le commun des hommes, en lui ouvrant à deux battants le monde des choses et celui des idées, il n'est pas certain qu'on ait augmenté sur la terre la masse du bonheur. Il est douteux qu'il y ait aujourd'hui au fond des âmes plus de contentement qu'il y a deux siècles, quoiqu'il y ait incomparablement plus de luxe et de *comfort* dans nos maisons et dans nos habits, plus de raffinement dans notre régime et plus de science dans nos cervelles. Il semble même qu'en propageant les lumières nous propagions la démoralisation: les annales des cours d'assises et les registres des enfants trouvés nous ont révélé cette vérité déplorable à dire. Ces écueils une fois signalés, je suis convaincu que nous les éviterons; car déjà la tendance des hommes sages est de rechercher com-

ment l'on pourra réformer la réforme, c'est-à-dire la consolider en l'épurant et la moralisant. Mais ce ne sont pas là les seuls reproches que l'on adresse à la civilisation. Ses résultats les plus merveilleux, ceux dont l'homme est le plus en droit de s'enorgueillir, paraissent, en effet, devoir dépoétiser le monde, en imprimant profondément au genre humain un cachet d'uniformité et de monotonie. A force de mêler les peuples, à force d'abaisser les barrières qui séparent les empires des empires, les provinces des provinces, les campagnes des villes, et les classes des classes, on rend le genre humain de plus en plus égal et semblable à lui-même; on efface ces différences dont quelques unes, à coup sûr, étaient oppressives, mais qui emplissaient la vie d'animation, de variété, de poésie, d'illusions si vous voulez, mais enfin de charmes, plus encore, peut-être, pour les humbles qui se tenaient en bas, que pour les privilégiés qui étaient en haut. A force de similitude et d'égalité, n'est-il pas à craindre que nous n'anéantissions la personnalité sans laquelle il n'y a pas de liberté? Ne mécanisons-nous pas la société, n'en faisons-nous pas une ruche ou un atelier, où chacun de nous sera réduit au rôle d'une navette allant et venant régulièrement du soir au matin, sous l'impulsion, toujours égale, d'une machine à vapeur? En étouffant la vie sentimentale sous le faix du positif, ne taririons-nous pas les deux plus abondantes sources des joies de ce monde, celles

qui coulent pour tous, grands et puissants, riches et gueux, je veux dire la famille et l'amitié? Et puis, ne rendons-nous pas le globe trop exigu pour notre espèce? Le plus mince bourgeois ne s'y sentira-t-il pas bientôt à l'étroit, mal à l'aise, comme jadis le grand Alexandre? Ne tuons-nous pas la patrie comme le scepticisme croyait avoir tué les rois et les dieux?

C'est aux États-Unis que la civilisation s'est le plus librement développée selon ses allures modernes. En parcourant ce pays où l'homme a accumulé en si peu d'années tant de preuves de son génie créateur et de sa puissance sur la nature, ces vastes régions que la population a inondées comme par enchantement, à l'aide de magiques auxiliaires inconnus des peuples anciens, les chemins de fer, les canaux, les bateaux à vapeur, les banques, les journaux, les écoles primaires(1), le voyageur se sent sou-

(1) Les États-Unis ont débuté dans la carrière des travaux publics par le canal Érié, où le premier coup de pioche fut donné le 4 juillet 1817. Depuis lors ils ont exécuté trois mille lieues de canaux et de chemins de fer. C'est plus qu'il n'y en a dans l'Europe entière. Quant à la révolution qui en est résultée pour le pays, je laisserai parler un écrivain de Cincinnati :

« J'ai vu le temps où la seule embarcation qui flottât sur l'Ohio était un simple canot, que poussaient en avant, au moyen de perches, deux personnes assises l'une à l'avant, l'autre à l'arrière.

» J'ai vu le temps où l'introduction du bateau à quille, recouvert en planches, fut considérée comme une amélioration miraculeuse pour les jeunes États de l'Ouest.

» Je me rappelle le temps où l'arrivée, à Pittsburg, d'un bateau canadien, ainsi que l'on nommait les embarcations de Saint-Louis,

vent saisi d'un indéfinissable sentiment de tristesse et d'ennui qui l'étreint et l'oppresse. C'est que ce grand pays est tout un, toujours le même. Un État y ressemble à un État, une ville à une ville, une fa-

faisait date comme l'un des événements les plus remarquables de l'année.

» Je me souviens qu'alors une traversée de quatre mois, du bas de l'Ohio à sa naissance, de Natchez à Pittsburg, était regardée comme la course la plus rapide qui fût possible au plus fin bâtiment. C'est alors qu'à leur retour les bateliers, race éteinte aujourd'hui, s'élançaient triomphants sur la rive, aussi fiers que l'aient jamais été les matelots de Colomb, après la découverte du Nouveau-Monde.

» Je me rappelle le temps où l'homme blanc n'osait pas lancer son canot sur l'Alleghany *, où l'on regardait le marchand, qui faisait le trajet de la Nouvelle-Orléans, comme le plus audacieux des fils de l'Ouest. Ses six mois de voyage lui valaient, à son retour, plus de considération que n'en donne aujourd'hui une expédition autour du monde.

» Je me rappelle le temps où les rives de l'Ohio n'étaient qu'un désert inculte, et où la Nouvelle-Orléans était en propres termes, *toto orbe divisa*, complétement séparée du monde civilisé.

» J'ai vécu assez pour voir le désert se changer en terres fertiles et florissantes, la race des *boat-men* disparaître, et leur mémoire devenir comme une antique tradition populaire. Là où, dans mon enfance, s'élevaient isolées la cabane du soldat ou la hutte du pionnier, ont surgi deux puissantes cités, l'une vouée aux manufactures, l'autre au commerce, Cincinnati et la Nouvelle-Orléans.

» J'ai assez vécu pour voir des vaisseaux de trois cents tonneaux arriver en douze ou quinze jours de la Nouvelle-Orléans à Cincinnati, et puis faire le trajet en dix jours, et enfin n'en mettre plus que huit. J'ai vu arriver au port de Cincinnati, en une semaine, une masse de bâtiments ayant un tonnage de plus de quatre mille tonneaux.

» J'ai assez vécu pour être témoin d'une révolution produite par le

* L'un des deux fleuves dont la réunion, à Pittsburg, forme l'Ohio.

mille à une famille, un homme à un homme. Ce sont partout les mêmes mœurs, les mêmes habitudes, la même langue, les mêmes idées, le même cadre d'existence. Dans le territoire intérieur de l'Union, l'Américain peut se croire partout chez lui, et à cause de cela je ne serais pas surpris que nulle part il ne s'y sentît. C'est un superbe damier qui tous les jours s'embellit, mais qui partout s'embellit de la même manière, d'après les mêmes règles et dans la même mesure; les hommes y sont rangés comme des pièces, toutes de même taille, toutes de bonne proportion géométrique, toutes bien dressées, sur un échiquier. Par moment, l'on est vivement tenté de croire que quelqu'un de ces jours, la vie s'y réduira pour tous, si les ébats de la démagogie et la guerre civile ne s'en mêlent, au mouvement des pions dans une partie d'échecs.

Dans les temps anciens, un tout petit pays comme la Grèce a pu être habité par vingt peuples divers,

génie de la mécanique, révolution qui a eu des résultats aussi gigantesques que ceux de l'imprimerie. Par elle s'est transformé le caractère du commerce de l'Ouest, et ce qui jusqu'ici n'avait paru qu'une hyperbole, s'est trouvé devenir de la pratique courante. Le temps et l'espace sont anéantis. Pittsburg et la Nouvelle-Orléans se tiennent par la main comme deux sœurs. Un voyage de Cincinnati à la Nouvelle-Orléans, qui exigeait autrefois autant de préparatifs qu'une excursion lointaine jusqu'à Calcutta, se réduit aux proportions d'une simple visite chez les voisins.

» Toutes ces choses, je les ai vues, et cependant je puis encore me dire l'un des plus jeunes fils de l'Ouest. »

offrant chacun un caractère national parfaitement dessiné ; il a pu présenter, dans leur expression la plus éclatante et la plus parfaite, tous les types suivant lesquels la nature humaine peut se modeler, au moral et au physique ; dans l'ordre des passions comme dans celui des idées. Sur cet espace, à peine grand trois fois comme le département de Seine-et-Oise, on vit fleurir tous les arts et toutes les sciences; tous les systèmes de gouvernement et toutes les formes de société. De toutes les théories philosophiques, dans le cercle desquelles le genre humain va tournant, il n'en est pas une qui n'y ait eu ses représentants, qui n'y ait été élaborée et mûrie. Aujourd'hui il n'y a plus de Grèce possible, et l'on se surprend à se demander, quand on est en veine de pessimisme, si cette variété infinie, cette animation, ce parfum de poésie (le mot me revient toujours) dont a joui jadis cette contrée lilliputienne, il sera possible d'en retrouver un jour les éléments, avec le même éclat et la même richesse, non pas seulement dans un État, mais dans l'étendue d'un continent entier, et même sur toute la terre prise dans son ensemble. Voici, entre mille, une des causes qui semblent autoriser ces doutes :

Quand les Grecs voyageaient sur leurs chevaux sans étriers à travers les sentiers de leurs montagnes, c'était une longue et rude entreprise, permise seulement à quelques hommes puissants ou à quelques hardis philosophes, que d'aller d'Athènes à Sparte ;

c'est à peu près la distance de Paris à Orléans. Aujourd'hui, sur les bateaux à vapeur, qui n'ont cependant que trente ans d'existence, nous faisons déjà six lieues à l'heure. Et sur les chemins de fer, qui sont plus nouveaux encore que les bateaux à vapeur, car les enfants de dix ans les ont vus naître, rien n'est plus commun que la vitesse de dix lieues. Lors des dernières élections, un courrier expédié de Liverpool à Londres, a parcouru, à raison de vingt-deux lieues à l'heure, le chemin de Manchester à Birmingham; et sur le chemin de Carlisle à Newcastle on atteint, par instant, celle de vingt-quatre lieues. Le vieux Stephenson assure qu'il ne sera content que quand il se sera fait transporter à raison de quarante lieues à l'heure. Or, le tour du monde n'est que de dix mille lieues, pas davantage. Cavons au plus bas, et calculons sur le pied de dix lieues. A ce compte, combien faudrait-il de temps pour faire le tour du monde? Quarante-deux jours. Prenons pour base la vitesse actuelle du chemin de fer de Carlisle; de quarante-deux jours nous tombons à dix-sept. Au calcul de M. Stephenson, ce ne serait plus que onze jours, rien que onze jours pour ce voyage que nul n'avait osé croire possible avant le XVIe siècle, qui a valu à Magellan une immense renommée d'audace, et qui, aujourd'hui encore, dure au moins un an. Onze jours! c'est le temps que mettaient les plus grands seigneurs, sous Louis XIV, avec tout le luxe possible de carrosses, de chevaux

et de valets, pour franchir l'intervalle de Paris à Bordeaux. Avant la révolution, le bourgeois qui allait de Toulouse à Paris en diligence demeurait quinze jours en route. Avec la vitesse vraiment mesquine et vulgaire désormais de dix lieues à l'heure, il ne nous faudra plus que quinze jours pour nous rendre à Pékin. Nous ferons cette excursion comme aujourd'hui celle de Barèges ou de Saint-Sauveur. Et tout le monde la fera, le boutiquier comme le banquier, l'artisan et l'ouvrier comme le bourgeois, dans de délicieuses voitures bien suspendues, bien douces, bien spacieuses, où l'on peut dormir étendu comme dans son lit. Car ce qui distingue ces nouveaux moyens de transport, c'est qu'ils sont éminemment démocratiques; ce sont les instruments les plus irrésistibles du décret de la Providence, qui abaisse les grands et élève les humbles, *deposuit potentes*. Ils sont accessibles à tous, étant économiques on ne peut plus. Je me suis trouvé, moi millième, sur l'Hudson, à bord du bateau à vapeur le *North-America*, et fort à l'aise, bien plus, certes, que dans la meilleure des chaises de poste. Quant aux chemins de fer, sur celui de Saint-Germain il y a place, dans chaque convoi, pour seize à dix-huit cents voyageurs, c'est-à-dire pour toute la population d'une petite ville, y compris les femmes, les enfants et les vieillards. Avec une trentaine de machines locomotives on pourra voiturer, sur les chemins de fer, une armée tout entière, personnel et matériel, et la por-

ter, entre le lever et le coucher du soleil, d'une frontière à l'autre. Fait non moins démocratique! avec les bateaux à vapeur et les chemins de fer, les voyages, je le répète, se font aussi commodément, aussi mollement qu'aurait pu le désirer un sybarite, que peut le concevoir un pacha à trois queues, lorsqu'il cuve son opium, étendu sur de moelleux coussins dans son harem somptueux; et ce que ni sybarite, ni pacha ne voudrait croire; ils se font presque pour rien. La charité publique donne trois sous par lieue aux indigents qui voyagent. Eh bien! ces trois sous par lieue seront plus que suffisants pour solder un passage sur un bateau à vapeur resplendissant d'or et de peintures, ou dans les diligences bien suspendues d'un chemin de fer. Il y a cinquante-quatre lieues de New-York à Albany par l'Hudson; j'ai fait dix fois ce trajet sur le *North-America*, ou dans les salons d'autres bateaux à vapeur non moins reluisants de luxe et de propreté, pour cinquante sous, c'est-à-dire à raison de moins d'un sou par lieue. Sur le chemin de fer de Belgique, on paie vingt sous pour franchir les onze lieues qui séparent Anvers de Bruxelles.

Tout cela est fort beau, sans doute; tout cela sent la féerie; Aladin, avec sa lampe merveilleuse, se serait cru extravagant d'en avoir seulement la pensée. Grâce à ces facilités inouies, un jour, bientôt, les habitants de Paris pourront avoir un pied-à-terre sur le Bosphore, où, avant M. Conte, on ne pouvait

se rendre qu'en quarante jours, une *villa* sur le plateau du Mexique, et les Marseillais une bastide, selon leur cœur, à Otaïti. Nos négociants de Bordeaux auront une ferme à coton en Géorgie, des champs de *phormium-tenax* dans la Nouvelle-Zélande, et des actions dans une mine de cuivre du Chili. Cinq ou six fois par an, par manière de dimanche, pour prendre l'air et se distraire, on ira inspecter de ses propres yeux ses affaires dans les quatre parties du monde. Les fashionables s'inviteront à une partie de chasse au tigre dans les *jungles* du Gange, comme aujourd'hui à une course au clocher en Angleterre ou à Chantilly. Mais aussi l'unité de la race humaine ne sera-t-elle pas alors tout autre chose qu'une opinion théorique? Ne sera-ce pas un fait accompli? A force d'être brassés ensemble, de se rapprocher de haut en bas et de bas en haut, les hommes ne deviendront-ils pas tous exactement à l'image les uns des autres, comme des plaques de cuivre estampillées au même emporte-pièce? Avec les chemins de fer et la vapeur dans l'ordre matériel, avec l'imprimerie dans l'ordre intellectuel, la terre n'étant plus qu'un point, pourra-t-il, malgré la différence des climats, exister encore des provinces et des empires divers? Les peuples se connaissant tous sur le bout du doigt, et les individus se sachant tous par cœur les uns les autres, n'arrivera-t-il pas alors qu'il n'y ait plus sur la terre qu'une loi, qu'une foi, qu'un roi, qu'une langue, et, qui plus est, parce qu'il faut tout

prévoir, qu'un costume, qu'une cuisine, qu'une fashion? Pour le coup, il n'y aurait plus moyen d'être *Persan*. La vie alors ne sera-t-elle pas au suprême degré uniforme, monotone, prosaïque, et partant ennuyeuse?

Voilà des questions que déjà de bons esprits, en assez grand nombre, se posent tout bas au coin de leur feu. Voilà ce qui est vaguement senti par beaucoup d'autres, et ce qui les rend froids pour les merveilles de ce que vous et moi, avec le vulgaire, nous appelons la civilisation. Ces sombres prévisions et ces instincts retardataires sont, à coup sûr, prodigieusement exagérés et déraisonnables. L'unité absolue ne sera jamais réalisée. S'il y a mille forces qui nous poussent vers l'unité et la centralisation, il y en a, en nous et hors de nous, deux mille qui nous tirent dans le sens opposé, et qui, si elles sommeillent aujourd'hui, sauront se réveiller et se faire obéir lorsque besoin sera. La variété infinie qu'offraient jadis et le monde et l'humanité pourra être singulièrement réduite; mais la limite extrême de la réduction, le point culminant de la centralisation est représenté au moins par le nombre deux et non par le nombre un; car l'homme est fait de telle sorte, que lorsqu'il y aura deux milliards d'habitants, tout comme au temps où le genre humain se composait de deux personnes, les chemins de fer et l'imprimerie auront beau faire, il y aura nécessairement au moins deux opinions, deux partis,

deux coteries, deux bandes, deux cultes, deux mondes dans le monde. Jamais la paix et l'harmonie absolue ne régneront sur la terre : qui donc, ayant quelque peu sondé les recoins du cœur humain, pourrait croire à Astrée pour l'avenir ou pour le passé? L'accord parfait des hommes serait la preuve qu'ils n'ont plus rien à se dire, rien à discuter, rien à entreprendre. Alors la tâche de l'homme, sur la terre, serait terminée; nous serions à la fin du monde. Le temps serait venu pour une répétition de ces révolutions génésiaques que notre globe a déjà subies cent fois, et près desquelles nos révolutions politiques sont des tempêtes dans un verre d'eau. Le genre humain serait condamné à disparaître comme ont été successivement biffées de la surface du globe je ne sais combien d'espèces d'êtres, pour faire place successivement à d'autres espèces toujours plus perfectionnées et meilleures.

Quoi qu'il en soit, nous admettrons, n'est-ce pas, qu'aujourd'hui, à l'ombre de la civilisation, l'unité, la centralisation, l'uniformité, le prosaïsme et l'ennui, font, en pratique et en théorie, des progrès alarmants, ou tout au moins excessifs. Ce qui me frappe dans ces montagnes, où la civilisation a peu pénétré encore, ce qui m'y enchante, pour quinze jours peut-être, c'est qu'on y trouve, dans les hommes comme dans les choses, de la diversité, du pittoresque, de la poésie. Chaque vallée y est encore un petit monde qui diffère du monde voisin, comme

Mercure d'Uranus. Chaque village y est un clan, une manière d'État qui a son patriotisme. Ce sont à chaque pas de nouveaux types, de nouveaux caractères, d'autres opinions, d'autres préjugés, d'autres coutumes. Les villes plus voisines reflètent elles-mêmes cette bigarrure de la montagne. Ainsi, à une heure et demie de Pamiers, la cité la plus monacale qui existe en France, quoiqu'on n'y aperçoive plus de moines, nous avons la ville toute bureaucratique de Foix, essentiellement peuplée de commis et de fonctionnaires, où il ne resterait pas pierre sur pierre, si vous en enleviez la préfecture, le tribunal, la mairie, la gendarmerie, la prison et le collége. A une heure de Foix s'élève Lavelanet, c'est-à-dire un Manchester en embryon, où tout le monde carde, file ou tisse, et qui ressemble à un faubourg de Rouen ou de Sédan, transplanté d'une pièce à deux cents lieues. Mais, au cœur des montagnes, les transitions sont encore plus brusques, et les contrastes plus frappants. Voici un village d'agriculteurs, un autre de muletiers, un troisième et un quatrième de mineurs, ayant chacun son cachet, son originalité. A droite, une commune dont les habitants sont renommés par leurs habitudes rangées, par leur économie et leur sobriété; on y reconnaît universellement comme axiome cette parole de Job, que l'homme est né pour travailler comme l'oiseau pour voler, en y ajoutant pour commentaire la devise d'Harpagon, qu'il faut manger pour vivre, et non

vivre pour manger. A gauche, à un quart de lieue, dans cette autre commune, tout le monde *pense comme Grégoire*, tout le monde adopte le refrain de Robert; que l'or est une chimère et qu'il faut savoir s'en servir. A Sem, tous les chefs de famille, quoiqu'ils ne sachent pas lire, sont familiers avec les mystères du code de procédure; la nature les a faits procureurs. Dans celui de Goulier, tous sont nés gastronomes, et des plus dévorants; à table, mais aussi en champ-clos, avec leurs épaules carrées, leur humeur altière et leur estomac indomptable, ils tiendraient tête, non pas seulement aux héros d'Homère ou aux guerriers du grand Odin, mais, s'il le fallait, à Polyphème. Le médecin le plus renommé du pays m'a communiqué le menu de quelques déjeuners, dîners et goûters auxquels il avait assisté, et qui feraient reculer d'effroi tous les géants et tous les ogres qui ont paru sur le boulevart; et, par exemple, il me citait un des hommes les plus recommandables, les plus *comme il faut* de la vallée, qui, au sortir d'un repas de noce, avait avalé jusqu'aux os, par passe-temps, une oie et un jambon, en attendant le souper. « J'ai vu, me disait ce » docteur, deux mineurs de Goulier engloutir, à la » table d'un cabaret, chacun dix kilogrammes de » viande, cinq kilogrammes de pain et quinze litres » de vin (le litre pèse un kilogramme); la carte de » ce dîner s'élevait donc en poids à soixante livres » par tête. Vous avez dans les salons de Paris de

» jolies femmes qui pèsent moins. Un autre jour, un » mineur à qui sa femme venait de donner un fils, » voulant célébrer dignement cette faveur du ciel, » fit venir un veau gras par réminiscence de l'his- » toire de l'enfant prodigue, le tua, le fit rôtir, le » servit sur sa table, de ses mains comme Ulysse, et » le mangea tout entier, avec le seul secours d'un » ami digne de lui. » Le bon docteur ajoutait tristement que, chez tous les malades de ce village, les affections, quelle qu'en fût l'origine, dégénéraient constamment en gastrites.

Le régime politique se ressent de cette variété ; à quelques heures d'ici, côte à côte contre notre France monarchique et centralisée, est la vallée d'Andorre, formant une république dont, avant la révolution, les consuls de la vallée de Vicdessos recevaient, tous les ans, l'hommage, et l'hommage rendu à genoux. Il faut que le génie de la protection ait pris ces montagnes sous sa conservation toute spéciale, puisque cette république se maintient telle quelle avec ses lois depuis un millier d'années. Imaginez une vallée en forme d'Y, c'est-à-dire formée à sa partie supérieure par deux branches qu'arrosent l'Embalire et l'Ordino, séparée de la France par de hautes cimes absolument impraticables dans la saison des neiges, et séquestrée ainsi, pendant six mois, de tout l'univers ; sauf le passage qu'ouvre l'Embalire, au travers des rochers, en descendant vers la forteresse espagnole d'Urgel. Vers l'an 790, Charlemagne,

ayant marché contre les Maures d'Espagne, les défit dans une vallée des Pyrénées, contiguë à celle de l'Andorre, et qui porte encore son nom (vallée de Carol). Les Andorrans reçurent l'armée de Charlemagne, et la dirigèrent vers les défilés de la Catalogne. Pour les récompenser, il les rendit indépendants des princes voisins, et leur permit de se gouverner par leurs propres lois. Son fils, Louis-le-Débonnaire, leur organisa une administration qui subsiste encore dans les mêmes formes et avec les mêmes noms; c'est ainsi qu'une partie de la dîme est qualifiée aujourd'hui de *droit carlovingien.* L'Andorre traversa sans encombre les bouleversements du moyen-âge, grâce aux montagnes qui lui servent de boulevart, et aussi parce qu'il se résigna volontiers à subir une loi qui était, au fond, la sauvegarde des faibles. En acceptant la suzeraineté d'un prince, et en lui payant un tribut, les villes et les petits pays perpétuaient aisément alors leur privilége de se régir eux-mêmes. Ainsi fit l'Andorre. Il arriva jusqu'à Henri IV, sous le protectorat peu onéreux des comtes de Foix et des évêques d'Urgel. Dans la personne d'Henri IV, la couronne de France reprit l'exercice des droits que les comtes de Foix avaient possédés. En 1793, les rapports furent interrompus entre la France et l'Andorre; mais Napoléon les rétablit en 1806, et, comme par un effet de la prérogative qui semble miraculeusement attachée à cette vallée, lui qui ne respectait la neutralité d'aucun royaume et les

droits d'aucun prince, dès que cette neutralité ou ces droits ne cadraient plus avec ses plans, il se montra très scrupuleux, pendant toute la durée de son règne, malgré la guerre d'Espagne et le voisinage de Mina, envers la neutralité de l'Andorre (1). Aujourd'hui, les six mille habitants de cet autre Saint-Marin nous paient un tribut de 960 francs par an; ils versent une égale somme dans la caisse du prince-évêque d'Urgel; ainsi, en bons rapports avec la crosse et l'épée, avec les puissances temporelles et spirituelles, ils comptent que leur antique indépendance a encore un long avenir.

L'Andorre est une république qui diffère de tous les modèles qu'on nous a offerts. Cela n'est ni gai ni animé; cela a un faux air de Salente, c'est-à-dire d'ennui (ou plutôt Salente avait un faux air de l'An-

(1) Il semble que l'Andorre possède un talisman qui le fait respecter des plus intraitables puissances. La république française, qui n'avait pas plus de vénération pour la neutralité des tiers que Napoléon lui-même, résista cependant à la tentation de violer celle des Andorrans.

En 1794, la Cerdagne espagnole était occupée par un corps de troupes françaises, commandées par le général Chalret, qui résidait à Puycerda. Il voulut se porter sur la Seu-d'Urgel, et, pour faciliter la prise de ce fort, il forma le projet de faire passer des troupes par l'Andorre. Les Andorrans, prévenus à temps, furent justement alarmés; leur conseil se réunit aussitôt, et il fut décidé qu'on enverrait deux membres en députation au général Chalret pour lui représenter les droits de la vallée. Les envoyés plaidèrent la cause de la neutralité de l'Andorre avec tant de raison et de force, que, contre toute probabilité, ils obtinrent du général Chalret la révocation de l'ordre d'entrer sur leur territoire.

dorre); mais c'est tranquille, régulier, et, par moments, quelque peu solennel. Ce petit peuple de pasteurs, où il y a cependant six communes et une vingtaine de hameaux, sans compter les habitations isolées, où chaque citoyen a son fusil, où le principe du patriciat est admis, n'a jamais eu l'idée de recommencer l'histoire du Mont-Aventin, quoique ce ne soient pas les monts qui lui manquent; à plus forte raison, n'a-t-il jamais eu ni 10 août, ni 2 septembre, ni comité de salut public, ni 18 brumaire. Et pourtant c'est bien une république, mais une république taillée sur un bien autre patron que celui des idées modernes. Les apôtres de la révolution, les Rousseau et les Voltaire, les Mirabeau et les Danton, ont fait retentir leur parole novatrice dans toute l'Europe et au-delà des mers; à leur voix, comme au son des trompettes de Jéricho, tout le passé s'est écroulé autour de cette vallée de l'Andorre, et là il est resté intact! Voici des registres de l'état civil aux mains du clergé, un droit d'aînesse si étendu, si bien conservé, que telle famille possède le même bien depuis sept à huit cents ans sans l'avoir en aucune manière augmenté ni diminué; voici une grande inégalité de condition, ou au moins des gens très pauvres à côté d'autres très riches; voici les substitutions usitées sans cesse; voici le système des fonctions gratuites, c'est-à-dire un symbole évident d'aristocratie; et contre toutes ces traditions de l'ancien régime, il n'y a pas une plainte!

C'est que la ceinture de montagnes qui entoure l'Andorre a été pour lui une muraille de la Chine, derrière laquelle il a jusqu'ici bravé l'esprit d'innovation; c'est que l'Andorre possède encore au plus haut degré le sentiment de famille, qui a suffi à la stabilité de cet immense empire dans lequel il y a autant de millions d'habitants que de douzaines dans l'Andorre; c'est que, de plus que le céleste empire, ce microscopique Andorre a fidèlement gardé la religion, puissante garantie de toutes les institutions sociales, et avec elle des mœurs républicaines, je veux dire pures et sévères; c'est que les supérieurs, dans l'Andorre, s'ils savent commander, savent au besoin obéir; s'ils connaissent leurs droits, ils respectent leurs devoirs; c'est que les aristocrates andorrans pratiquent le patronage plus libéralement que n'a jamais su le faire l'aristocratie française, et même que l'aristocratie anglaise, qui pourtant l'entend si bien; c'est que, mis au-dessus de la foule comme représentants du principe d'inégalité, ils rendent cependant au principe d'égalité le plus éclatant des hommages. « Les chefs de famille, a dit un écrivain qui connaît bien l'Andorre pour l'avoir pratiqué, ne quittent jamais leurs biens, et, ne faisant aucune dépense de luxe, emploient tous leurs revenus aux travaux agricoles et à la garde de leurs bestiaux. Les paysans pauvres qui les entourent partagent les travaux de leurs enfants et leurs repas; leurs habits sont tissus, comme l'habit de

leur maître, de la laine de son troupeau; jamais humiliés, jamais maltraités, les jours de fête ils partagent les mêmes délassements. Le peuple, loin d'envier la fortune du riche, le respecte comme son magistrat, l'aime comme son bienfaiteur, et regarde son bien comme un atelier inépuisable sur lequel il a un droit de travail et de nourriture (1), »

Bénies soient donc les montagnes! elles seules valent au promeneur blasé sur les raffinements de notre civilisation, de trouver, à trois journées de poste de Paris, du vieux qui est redevenu neuf à force d'antiquité. C'est quelque chose d'inouï qu'à trois pas de la France, où, il y a quelques mois, le roi, traqué dans son palais, était, toutes les fois qu'il mettait le pied dehors, le point de mire des balles des assassins; à deux pas de l'Espagne, où l'on exhibait hier, dans un café de Madrid, les membres sanglants de Quesada, il existe encore un coin de terre où l'esprit de renversement et d'anarchie n'ait jamais fait la moindre apparition. Pendant que des quatre points cardinaux souffle le vent des tempêtes, pendant qu'il reste à peine dans l'univers une dynastie, un

(1) *Notice sur l'Andorre*, par M. Roussillou. — M. Roussillou a été viguier d'Andorre, nommé par le gouvernement français, jusqu'en 1831, époque à laquelle il a été destitué pour opinion politique par le ministre de l'intérieur. Il est le premier viguier qui ait été frappé de destitution. Pour causer une pareille perturbation dans l'Andorre, il ne fallait rien moins qu'une révolution assez puissante pour renverser une dynastie de huit siècles.

empire, une société, dont le philosophe observateur puisse répondre pour un avenir de vingt ans, c'est une grande merveille qu'un État, si petit soit-il, où règnent le calme, la sérénité, la sécurité, et qui, après mille ans de durée, semble posséder encore la stabilité la plus parfaite. Entre la constitution de 1812 et le programme de l'Hôtel-de-Ville, c'est bien pittoresque, n'est-ce pas, une république entourée d'institutions patriciennes. Au milieu de ce dédain pour les hommes et les choses du passé, dont nous nous laissons tous dominer dans ce temps de combinaisons éphémères, c'est bien romantique, un pays où la vieillesse est profondément respectée! Puis, convenez que nos ombrageux républicains de l'école moderne nous avaient peu habitués à supposer que la bienveillance dans les cœurs comme dans les paroles, l'indulgence et la tolérance pratique pour autrui fussent des attributs compatibles avec la république. L'esprit de lutte et de chicane semble tellement inhérent à la nature humaine, qu'on s'exposerait à se faire rire au nez, en Angleterre comme en France, à Saint-Pétersbourg comme à Vienne et à Berlin, si l'on soutenait qu'il existe un pays où les procès de famille, relativement à la succession paternelle, sont totalement inconnus(1).—Vous voulez

(1) Légalement, l'héritier ou l'héritière a, dans l'Andorre, comme préciput, le tiers du bien liquidé. Le reste se divise en parts égales, dont l'héritier a aussi la sienne. Les légitimaires qui ne se marient pas ne quittent jamais la maison paternelle, et depuis l'indépendance

parler, répondrait-on, des îles Pelew, où il n'y a pas de propriété, ou plutôt du rocher de Juan Fernandez, qui n'est habité par personne. Eh bien! cette bienveillance simple et affectueuse, cette absence complète de procès en matière d'héritages, cette moralité, cette stabilité, cette vénération pour l'expérience, sont des phénomènes que vous observerez, quand il vous plaira, dans le pays d'Andorre. Après Colomb, Magellan ou Cook, après les voyages de Ross et de Parry au pôle glacial, quand toute la terre semblait explorée et rebattue, il reste donc, vous le voyez, un nouveau monde à découvrir. Si vous étiez bien en cour (je suppose qu'il y ait encore une cour), ne pourriez-vous pas conseiller d'organiser à cet effet une expédition composée de tout ce qu'il y aura de plus bouillant parmi notre jeunesse novatrice (1)?

Vicdessos est un des points où l'on observe le plus nettement les phénomènes qui ont accompagné la formation de la chaîne pyrénéenne. Il fut un temps où les roches qui forment sa cime sourcilleuse étaient déposées au fond des eaux de la mer en couches ho-

de l'Andorre jusqu'à ce jour on ne connaît que deux légitimaires qui aient demandé leur portion de patrimoine pour en jouir à part. En général, lorsqu'un légitimaire, garçon ou fille, se marie et quitte la maison, le frère aîné lui donne, s'il le faut, plus que sa portion. Le frère aîné ou l'héritier remplit toujours, dans ces circonstances, les devoirs d'un père à l'égard de ses frères et sœurs.

(1) Voir la note 9 à la fin du volume.

rizontales; elles y étaient, car elles portent par millions les traces de leurs antécédents marins; leur origine, et bien plus, leur date précise, leur âge, sont écrits à chaque pas dans toutes les couches, dans tous les blocs, par des hiéroglyphes qui défient ceux de nos obélisques, c'est-à-dire par des coquilles parfaitement conservées. Puis les volcans vinrent, non pas de ces volcans rapetissés qui, au jour de leur plus grande fureur, se bornent à ensevelir Herculanum et Pompeia dans un torrent de cendres, ou sous une petite coulée de lave, ou à troubler le sommeil des lazzaroni, mais de ceux à qui il ne fallait rien moins que deux ou trois mille lieues carrées de terrain à bouleverser, de ceux qui mettaient l'Océan en émoi d'un pôle à l'autre, et qui soulevaient, non des îles éphémères de la taille de celles qui apparaissent parfois sur les côtes de Sicile, mais de vastes pays, des continents entiers. Vous savez que, comme Thalès de Milet, le fondateur de la géologie moderne, le savant Werner voulait que l'univers eût été exclusivement formé par l'eau; s'il y a quelque chose de démontré aujourd'hui dans les sciences, c'est que le feu a eu sa part, autant que l'eau, dans la création de notre planète. Vous connaissez la théorie des soulèvements dus à des masses ignées dont les laves de nos volcans ne sont, heureusement pour nous, que la dernière et chétive imitation; vous savez comment cette théorie a été enfantée et soutenue par M. de Buch, et comment M. Élie de Beaumont a réussi à

la confirmer, à la perfectionner, à l'élucider; à la rendre incontestable, populaire. Ainsi Thalès n'est pas le seul des sages de la Grèce qui ait eu raison. Autrefois donc le Mont-Perdu et le Pic du Midi étaient sous l'eau, lorsque la croûte de la planète, contractée par le refroidissement, se brisa, et qu'un premier flot de granit fondu, débordant au travers de la fente, éleva avec lui, du sein des eaux, la chaîne entière, du point où est Bayonne à celui où est Perpignan. Voilà pourquoi aujourd'hui le centre des Pyrénées se compose habituellement de roches granitiques, sur lesquelles reposent, tordues, contournées, ployées en tous sens, les couches des autres terrains calcaires ou schisteux.

Après le granit est apparu dans les Pyrénées un nouvel agent, souterrain et embrasé, de révolution; c'est celui qui s'y montre au jour, çà et là, sous forme de roches dures et tenaces, presque toujours sonores sous le marteau, cristallines et de couleur verte. Les géologues en distinguent deux variétés, appelées, la plus abondante, *diorite* ou *ophite*, l'autre *lherzolite;* tous les beaux galets verts, dont le lit des gaves (nom pyrénéen des rivières) est parsemé, sont des fragments roulés de diorite. L'une et l'autre ont agi sur une bien moindre échelle et avec bien moins d'énergie que le granit; et cependant je tiens à vous en parler, car la diorite et la lherzolite, tout en fracassant la contrée, alors que l'homme n'existait pas, semblaient avoir pour mission de semer autour

d'elles des trésors que nous devions exploiter un jour. La lherzolite était accompagnée de mines de fer, qu'on trouve aujourd'hui distribuées en filons, en nids, en amas, à peu de distance des mamelons épars qu'elle compose. La diorite est elle-même fidèlement escortée, mais toujours aussi à une certaine distance, par des minerais de plomb; elle a d'autres satellites, plus fidèles encore et plus précieux pour l'homme; c'est le plâtre, ce sont les argiles imprégnées de sel, d'où sortent maintenant des sources salées, et sous lesquelles, si l'on cherchait bien, on découvrirait peut-être des bancs de sel gemme. Au reste, si la révolution qui donna issue à la diorite et à la lherzolite fut providentiellement signalée par des dons anticipés en faveur du genre humain qui était encore à venir, celle de granit n'avait pas non plus été stérile; car, dans les Pyrénées, il est à remarquer que les sources sulfureuses dont ces montagnes sont si admirablement dotées, se rencontrent toujours auprès de la séparation du granit et des autres terrains au travers desquels il s'est fait jour. Ainsi, ce que nous serions tentés de prendre pour des bouleversements de notre planète, n'a vraiment été un cataclysme que pour les Ichtyosaures et les Plésiosaures, pour le Palœothérium et l'Anaplothérium, ou, *en termes plus humains*, pour les reptiles, les dragons, les chimères et autres monstres qui régnaient alors sur la terre; ainsi que pour les térébratules, les bélemnites, et l'innombrable populace

de coquilles univalves et bivalves, qui constituaient le vulgaire de ce temps-là. Mais pour nous, gens du lendemain, ce sont des crises favorables et de grands bienfaits, car nous devons à ces révolutions une bonne partie de nos richesses minérales.

Vicdessos a obtenu un excellent lot dans cette distribution de trésors souterrains. Dans un rayon de cinq à six lieues autour de ce village, on trouve quelques unes des plus belles carrières de plâtre que les Pyrénées possèdent, une mine de plomb (celle d'Aulus), anciennement exploitée, et qui donne de nouveau des espérances; d'autres mines de plomb et de cuivre, d'argent, et même d'or, qui furent travaillées par les Romains et plus tard par les Arabes. L'Ariége (ou Oriége) charrie des paillettes d'or, et c'est à cela qu'il doit son nom. Enfin, à deux pas de Viedessos est la mine de fer de Rancié, l'une des plus vastes, des plus abondantes et des plus pures qu'il y ait au monde.

La mine de Rancié, qui est la fortune de la vallée de Vicdessos, est ouverte depuis des siècles; elle alimente presque toutes les forges catalanes du Midi, forges où le fer se fabrique, non d'après les procédés anglais, mais d'après une méthode usitée avant les Romains (1).

On ne compte dans ce pays que par dizaines de siècles. La mine appartient aux huit communes de la

(1) Voir la note 10 à la fin du volume.

vallée; elle leur a été régulièrement concédée par le Gouvernement de Juillet; jusque là elles n'en étaient qu'usagères. Sous Napoléon, il avait été question d'employer le fonds de réserve assez considérable de ces mines à doter un maréchal de l'empire; la propriété des mines elles-mêmes fut aussi un instant menacée du même sort (1). Grâce à l'acte de concession passé en 1833, la pensée même d'une pareille spoliation est désormais impossible. La mine de Rancié a donné lieu à des travaux immenses fort intéressants à visiter. Le système d'exploitation suivi autrefois y rend aujourd'hui sur plusieurs points l'extraction dangereuse, particulièrement vers le printemps, et l'on y admire le courage des montagnards, qui font le métier de mineurs, le sang-froid de leurs chefs ou *jurats*, et la science des ingénieurs chargés par l'administration de diriger la mine et de maintenir l'ordre et la sécurité dans les chantiers établis parmi les éboulis des anciens. Le minerai forme, au milieu de la montagne, un amas qui, du niveau de la galerie Becquey, près le village de Sem, au sommet du mont Rancié, a 538 mètres de hauteur, sur une longueur à peu près indéfinie, et sur une largeur qui souvent dépasse trente-deux mètres. A force de tirer du minerai du sein de la terre, sans plan régulier, sans laisser çà et

(1) Ce projet rencontra une vive résistance de la part du préfet de l'Ariége et de M. d'Aubuisson, ingénieur en chef de l'arrondissement métallurgique dont le département de l'Ariége fait partie.

là des piliers pour soutenir le poids des couches supérieures du terrain, les anciens, les *vieux pères*, comme disent les mineurs de Belgique, ont bouleversé le terrain, ont fait craquer la cime de Rancié, ont brisé et confondu la stratification du sol. Toutes les cavités qu'ils avaient ménagées au hasard se sont réunies par des écroulements successifs en une seule, qui, comme désordre, est plus admirable que le chaos de Gavarnie. On y trouve une salle ayant pour banquettes, pour tapisseries, pour pavé, pour pendentifs et pour caissons à la voûte, des blocs anguleux menaçants, à demi détachés, quelques-uns gros comme des maisons. Elle est de dimension telle, qu'on pourrait y loger aisément Notre-Dame de Paris avec ses deux tours et, par dessus les tours, la colonne Vendôme. Lorsque je suis allé voir la mine, l'ingénieur qui nous conduisait avait fait allumer des torches d'espace en espace, du haut en bas de cette vaste nef; des mineurs tenant des morceaux de sapin embrasés sautaient de roche en roche; l'un d'eux s'était hissé sur un bloc triangulaire isolé, posé comme une pyramide au milieu de la caverne, et que l'ingénieur appelle sa tête d'Ossian. L'explosion de la poudre, qui mettait en éclat des massifs de minerai dans d'autres ateliers éloignés, se répercutait dans tous les coins de cette chambre de Titans. Nous questionnions les mineurs sur les dangers qu'ils couraient, lorsqu'au printemps, quand vient le dégel, la montagne en travail agite ses flancs, et que les rochers,

jouant les uns sur les autres, se resserrent, se détachent, se précipitent. Nous félicitions l'ingénieur de la résolution avec laquelle il prit sur lui d'ordonner et de faire construire, pendant que l'autorité supérieure dissertait, et sans quitter un instant de sa personne le champ d'honneur, une galerie blindée au travers de cet éboulis gigantesque, afin de diminuer les chances d'accident pendant l'allée et la venue des mineurs, quand ils se rendent au travail et quand ils en sortent (1). Nous écoutions le récit d'un vieux jurat qui décrivait naïvement le zèle infatigable des ouvriers, leur discipline et leur profond silence, lorsque l'on travaillait à délivrer quelques frères que la chute d'un bloc ou l'écrasement d'une galerie tenait emprisonnés sans vivres et sans lumière, et qui subissaient ainsi le supplice d'Ugolin. Nous excusions pleinement alors, en raison des prouesses que toutes les voix attribuaient aux mineurs de Goulier, l'appétit colossal et le gros sensualisme de ces braves gens. Nous arrachions à cet impassible cicérone quelques détails sur les accidents dont il avait été témoin, sur les délivrances auxquelles il avait coopéré, sur les scènes de douleur qui avaient eu pour théâtre cette vaste chambre, où, nonchalamment assis sur un bloc, il était cependant à l'aise comme au coin de son feu. « Nous ne sommes pas les seuls,

(1) A peine ce blindage, qui occupa tous les mineurs pendant quinze jours, était-il achevé, qu'un éboulement eut lieu et couvrit de ses débris amoncelés l'un des passages les plus fréquentés auparavant.

dit-il, qu'il y ait ici; d'autres habitent cette même salle pour toujours, enterrés sous des monceaux de pierre, et c'est ici que l'on a dit pour eux la messe des morts. » Il y a quelques années, un homme fut pris entre deux rochers qui se rapprochaient, et il y fut lentement écrasé, malgré les efforts prodigieux que firent tous les mineurs, et surtout les hommes de Goulier, pour l'en dégager. Le curé de Vicdessos vint donner l'extrême-onction à ce malheureux au milieu de ses tortures; puis l'on fit autour de lui, sur le lieu même, un service funèbre. Quel tableau que les quatre cents mineurs à genoux, leur marteau à côté d'eux et leur lampe à la main, avec leur ingénieur et leurs jurats, autour des deux terribles rochers qui avaient broyé leur ami! quelle puissance devait avoir la voix du prêtre avec les mornes échos qui la répétaient sourdement! quel *De Profundis* on dut chanter dans cette catacombe!

Si cette lettre n'était déjà bien longue, je vous dirais tout ce que vaut au pays la mine de Rancié, les efforts auxquels s'est décidé le département pour la rendre plus productive, le concours qu'il sollicite du gouvernement et auquel il a droit, car, jusqu'à présent, le département de l'Ariége a été beaucoup plus partie payante que partie prenante au budget, je vous détaillerais les travaux variés et décisifs d'un jeune et savant ingénieur, M. François, qui, à force d'observations et d'expériences, en sacrifiant sa santé et son argent, est en train de régénérer, en lui con-

servant son antique caractère, l'industrie des fers de l'Ariége, gravement compromise par la concurrence des grandes forges qui se sont élevées dans le Midi ; je vous signalerais les résultats déjà réalisés par l'esprit d'association ; je vous montrerais les maîtres de forges et le conseil-général du département se concertant pour donner aux forges locales ce que, jusqu'à présent, le gouvernement n'a pas su organiser au profit de l'industrie des fers en général, un établissement-modèle. Mais tous mes souvenirs se reportent, malgré moi, maintenant, vers la basilique souterraine des mines de Rancié et vers le discours du vieux jurat. Je n'ai plus de mémoire pour autre chose.

DU MIDI DE LA FRANCE.

TOULOUSE.

I

Toulouse représente l'esprit de décentralisation.

Londres et Paris, population et étendue comparées. — L'influence morale, politique et sociale de Paris étend considérablement le rayon de la capitale. — Homogénéité administrative et politique de la France. — La France administrative est une grande roue sur laquelle s'engrènent quatre-vingt-six petites roues. — Centralisation et simultanéité d'action. — Les intérêts nouveaux ont cependant créé des dissemblances, des forces individuelles et locales. — C'est une réaction que l'esprit de parti a exagérée. — Il pourra devenir nécessaire de reconstituer de grandes circonscriptions territoriales. — Le Midi a été le foyer du fédéralisme; son mot d'ordre est dé-

centralisation. — Toulouse, centre et personnification du Midi. — Bordeaux et Marseille, vouées à l'esprit commercial, ont mieux fraternisé avec la civilisation moderne. — Toulouse vit davantage de sa vie antique. — Sa suprématie par les lettres, la philosophie et les arts. — Son dédain pour les titres industriels du Nord. — Souvenirs des États du Languedoc chers aux populations du Midi. — Esprit et influence des journaux toulousains. — Toute-puissance, à Toulouse, du pouvoir municipal. — L'esprit de parti y a exploité la répugnance contre la centralisation. — Améliorations agricoles poursuivies avec succès dans le Languedoc par l'ancienne noblesse. — Bons effets qui peuvent résulter d'une certaine décentralisation. — La centralisation a soulevé de justes griefs. — Utilité des métropoles autour d'une capitale; analogie avec le système solaire. — Orgueil méridional; il est supérieur à l'orgueil espagnol. — L'hidalgo s'assoupit dans l'adoration de lui-même; le Languedocien est plus porté à légitimer la sienne par des actes. — Toulouse, premier centre, après Paris, de l'instruction populaire. — La passion du beau y domine le goût de l'utile. — Musée et académies de Toulouse. — Son jardin des plantes, son école normale, ses cours publics, ses concerts populaires. — Le barbier-poëte Jasmin. — L'avenir de Toulouse est-il purement scientifique et artistique? Grands travaux à exécuter dans le Languedoc; canalisation de la région sous-pyrénéenne; canal d'irrigation de la vallée de la Garonne; routes d'Espagne, etc. — Le temps de l'industrie est venu pour la Cité Palladienne.

Toulouse, 20 août 1838.

« Londres est bien autre chose que Paris, me disait un Anglais: Paris n'a que deux lieues de diamètre, et encore il reste dans l'intérieur des murs bien du terrain à bâtir; Londres, qui n'a pas de murs, couvre un espace quatre fois plus grand. Il y a cinquante ans, Paris et Londres étaient au même

niveau pour la population; aujourd'hui votre Paris a neuf cent mille habitants, Londres en a un million six cent mille. » L'Anglais avait raison; Londres serait plus grand que Paris, si l'on bornait Paris à la barrière; mais Paris s'étend bien au-delà de l'enceinte de l'octroi. Au midi, par exemple, Paris va au moins jusqu'à Orléans, car, dites-moi si en traversant le chef-lieu du Loiret, vous ne vous êtes pas cru encore dans la rue d'Enfer, ou à ce Mont-Rouge que vous aviez quitté dix heures auparavant. Dans un rayon de trente à quarante lieues autour de Paris, le type parisien efface tous les autres; on n'y trouve ni ville ni village qui ait une vitalité propre; toute force vitale émane de Paris; toute faculté active aboutit à Paris, tout ce qui se meut, tout ce qui respire s'y rattache comme la coquille à son rocher. Aussi, nous Parisiens, qui n'avons guère l'habitude de nous écarter de ce rayon de trente lieues, pour qui la France c'est l'Ile-de-France, et le pays d'outre Loire une région quelque peu voisine de la Turquie, nous avons posé en principe que la France était une masse parfaitement homogène, dont les parties ne se distinguaient que par des nuances de mœurs, de traditions et de langage, nuances si insensibles que les membres de l'Académie des Inscriptions et de l'Académie de Médecine ont seuls le droit d'en tenir compte. Au fait, quand on voit avec quelle facilité la volonté gouvernementale s'étend et s'exécute sur tous les points du territoire;

comment, avec le télégraphe, on fait uniformément mouvoir, sur un geste ministériel, toute la machine administrative, il est difficile de ne pas prendre la France pour une mécanique formée d'une grande roue sur laquelle engrènent quatre-vingt-six petites roues toutes de même métal et de même forme, toutes disposées bien symétriquement sur le pourtour du rouage central. Tous ces départements n'ont-ils pas également un préfet, un général, des procureurs du Roi, des gendarmes et des receveurs du fisc, vivant également au même budget? Tous ne sont-ils pas nés le même jour sur le tapis vert de l'Assemblée nationale? Tous n'ont-ils pas obéi à la minute en 1814 et 1815, quand leur est venue la consigne d'échanger le drapeau tricolore contre le drapeau blanc, et le drapeau blanc contre le drapeau tricolore? Tous ne paient-ils pas les mêmes impôts aux mêmes termes et en même monnaie?

Dans ce vaste ensemble cependant, éclatent des différences, des contrastes, des rivalités dont les symptômes redeviennent chaque jour plus évidents. La France n'a pas pour uniques patrons l'unité et l'uniformité, c'est-à-dire le père et la mère de l'ennui. Depuis quelques années, les questions d'amélioration matérielle, les lois de douanes, les enquêtes commerciales, les projets de canaux et de chemins de fer ont donné lieu à des discussions animées, à des explosions de patriotisme local, et, non moins que les divisions politiques, ont contribué à mettre

en relief ces oppositions d'intérêt, de besoins et de tendances, ces dissemblances, ces traits individuels que le glaive de la Convention et le niveau de fer du régime impérial semblaient avoir effacés. Déjà des esprits sérieux se livrent de nouveau à l'étude de ces fortes individualités provinciales que la révolution seule a pu tronquer et hacher sous son pilon et avec son triangle d'acier, et dont il serait imprudent de vouloir faire disparaître les derniers vestiges. J'admets que çà et là l'esprit de localité réagissant avec l'impétuosité française, a dépassé le but et exagéré la tâche qui était à remplir. Chaque département a voulu avoir sa statistique, chaque chef-lieu son musée, chaque arrondissement son exposition industrielle. Nous nous moquons des Chinois qui veulent que le céleste Empire soit placé au centre du monde comme une île majestueuse au milieu d'un Océan bien arrondi, et nous comptons en France trente cités qui, de la meilleure foi du monde, ont affiché pour leur compte cette prétention renouvelée des Chinois. Tous ces désirs plus ou moins déréglés, tous ces projets sans lien commun, attendent qu'une main habile vienne, tout en les réduisant à de moindres proportions, les coordonner et les classer dans un cadre systématique où chacun aurait sa case et serait tenu de garder son rang. Mais ne croyez-vous pas que, lorsque ce jour d'organisation sera arrivé, si jamais il arrive, pour être en mesure de conclure, sans s'égarer, de la situation particulière des dépar-

tements à l'état général de la France, et des conditions générales de l'existence du pays aux droits et aux devoirs de chaque localité, il faudra de nécessité, je ne dis pas, Dieu m'en garde, régénérer les provinces et restaurer l'administration de 1789, mais au moins grouper par des combinaisons plus ou moins élastiques et mobiles, tout en leur conservant leur existence propre, les départements entre eux, selon leurs affinités respectives, selon leur avenir et aussi selon leur passé? Ne vous semble-t-il pas que, pour accomplir ce travail, il sera indispensable de reconstruire, idéalement dans certains cas, et positivement dans d'autres, de grandes circonscriptions territoriales?

Ici ces réflexions se présentent tout naturellement à l'esprit; car Toulouse est le centre d'un de ces groupes de départements dont les divers éléments sont unis entre eux par une cohésion telle que, relativement à chacun d'eux, toute vue purement de détail est forcément incomplète et fausse, et qu'il est impossible de les considérer et de les traiter comme isolés et indépendants les uns des autres. On sait que les représentants du Midi protestèrent, à l'origine de la Révolution, contre le morcellement arbitraire du territoire. C'est dans le Midi que le fédéralisme eut le plus d'écho. On se rappelle encore les tentatives faites en 1815 pour la création d'un duché ou royaume d'Aquitaine. Les mêmes sentiments subsistent encore; mais, modifiés par le

temps qui, comme le cours des fleuves, use les aspérités de toute chose, ils se sont dépouillés de ce qui avait pû les rendre hostiles au maintien d'une forte nationalité française, de ce qui jadis inspirait aux habitants de la Guienne une prédilection pour le joug anglais. Malgré les publicistes bordelais à qui il est échappé, en un accès d'humeur qu'ils ont déploré eux-mêmes, de menacer le gouvernement d'une répétition de l'insurrection séparatiste de la Caroline du Sud, on est Français et bon Français au Midi comme au Nord. On s'attaque, non plus à l'unité politique, mais seulement à l'inflexible unité administrative. Le mot d'ordre n'est nulle part l'indépendance; il ne s'agit plus que de la *décentralisation*. Cette tendance est marquée dans le Midi depuis 1830, et elle y serait devenue formidable si l'on eût continué à traiter le Midi comme le frère cadet du Nord.

L'un des meilleurs moyens d'étudier le Midi tout entier, c'est de l'observer là où cette disposition se manifeste avec le plus d'énergie. Or, ce pays type, cette région méridionale par excellence, c'est certainement le Languedoc; et le Languedoc lui-même se reflète, se résume tout entier dans Toulouse, si bien que sentir et comprendre Toulouse, c'est comprendre et sentir le Midi; car l'esprit de décentralisation rend, bien à son insu, un éclatant hommage aux théories centralisantes, en se concentrant lui-même.

Certes Marseille et Bordeaux sont des cités puissantes. Marseille est la reine de la Méditerranée. Bordeaux ne tardera pas à partager avec Londres et Liverpool, avec New-York et le Havre, l'empire du vaste Océan. Bordeaux est la ville de France qui ressemble le mieux à Paris, par le côté somptueux et magnifique. Mais cette ressemblance même lui ôte le droit de prétendre à être la personnification du Midi. A Bordeaux l'esprit court les rues. Bordeaux a donné à la France plus de ministres et plus d'orateurs qu'aucune autre ville, y compris Paris lui-même. Et pourtant Bordeaux n'est pas une ville d'idées. Il subit la loi du commerce. Dieu me garde de lancer l'anathème contre le culte du veau d'or! Le veau d'or est réhabilité aujourd'hui que nos Chambres sont peuplées de fabricants et de négociants, et que la Bourse est fréquentée à l'égal de Notre-Dame. Le veau d'or, s'il n'est pas sanctifié par l'Église, est intronisé par la politique; les marchands sont inaugurés dans le temple des lois. L'esprit du négoce, en attendant qu'il ait place en paradis, a le tabouret comme jadis les marquises; et c'est fort heureux, car, sans l'industrie agricole, manufacturière et commerciale, en un seul mot, sans le travail, quelle qu'en soit la forme, point d'aisance générale, point de bien-être pour le plus grand nombre qui en veut sa part, et à qui on a appris à en vouloir. Or, l'aisance générale et l'admission graduée et successive de tous au bien-être, sont au nombre des plus puissantes garanties

d'ordre, figurent au premier rang parmi les libertés réelles. Mais quand une ville s'est ardemment vouée au culte du veau d'or, elle ne se soucie plus de la philosophie, des lettres et des sciences; elle n'a plus une heure à leur donner. L'idéalité, l'intelligence pure y conservent quelques disciples isolés; mais la masse les dédaigne ou les oublie. Les capitales seules échappent à cette loi, parce qu'il leur est donné de cumuler tous les mérites et toutes les gloires. Enfin par Marseille et par Bordeaux, la tendance cosmopolite provoquée par le commerce a oblitéré les traits originaux du caractère intellectuel et moral de la Guienne et de la Provence. Le Languedoc au contraire s'est abstenu de sacrifier à Mammon, et beaucoup trop à mon gré. Il ne s'est point lancé dans les idées mercantiles; jusqu'ici il a accueilli l'industrie manufacturière et commerciale avec une superbe toute castillane. Toulouse, sa capitale, sans s'inquiéter de ce que pourrait lui valoir le double voisinage de la Méditerranée et de l'Océan, est resté à respirer son atmosphère pure, à contempler ses Pyrénées qui forment l'horizon de son beau ciel, à s'ébattre doucement dans sa plaine riante et fertile. Laissant à d'autres le soin de rivaliser avec Tyr et Carthage, de soutenir la lutte contre Birmingham et Manchester, il a mis toute son ambition à conquérir le titre de *cité Palladienne*. Refusant de fraterniser avec la civilisation moderne, il a continué à vivre de son antique vie, n'admettant les innovations matérielles

qu'avec une extrême réserve, qu'avec défiance, qu'à contre-cœur; il est demeuré Languedoc pur sang, Celte, Tectosage ou Franc de la vieille roche. En cela je ne prétends pas que Toulouse ait bien fait; mais voilà ce qu'il a fait. Et malgré cette résistance contre le torrent du siècle, ou plutôt à cause de cette résistance, il a su conserver sa clientèle et maintenir sa haute influence sur le pays qui relevait de lui.

Beaucoup de causes ont contribué à prolonger cette prééminence de Toulouse. En premier lieu, je citerai les souvenirs des États de Languedoc. Plus puissants que les envoyés du roi, les États administraient la province, recevaient et dépensaient les impôts pour son plus grand bien, et n'envoyaient à la couronne que des *dons gratuits*. Auprès de ces États du Languedoc, discutant avec Riquet, et traitant de puissance à puissance avec Louis XIV pour l'exécution des plans de ce grand ingénieur, les réunions des nobles de Guienne et de Provence, à qui la cour envoyait signifier son bon plaisir par l'organe de M. de Grignan ou du duc de Richelieu, n'étaient que de pâles et stériles parodies. MM. d'Etigny et de Tourny dotaient leurs intendances de quelques grandes routes qui gardaient le nom du roi, pour attester leur origine; les magnifiques voies de communication, ouvertes sur tous les points du Languedoc, et entretenues avec un soin que nous n'égalons pas aujourd'hui, ne portaient et ne portent même pas encore, dans le langage du peuple, le nom

du prince ou celui d'un intendant; c'étaient, et ce sont les routes des États. On se souvient dans le pays du caractère grandiose que donnaient les États à leurs conceptions. Par le cachet qu'ils imprimaient à leurs entreprises, ils luttaient noblement contre l'administration royale; ils lui lançaient des défis. Lorsque le succès du pont de Neuilly, remarquable par la hardiesse de son exécution et la nouveauté de son plan, eut retenti en Europe, les Etats de Languedoc, jaloux de soutenir leur dignité, décrétèrent qu'ils érigeraient, eux aussi, un pont monumental. J'ai vu cet ouvrage, à qui il ne manque, pour être célèbre, que de l'eau dans la rivière qu'il recouvre; il existe à Gignac sur l'Hérault; l'arche du milieu a une portée qui est tout au plus dépassée par le fameux pont que les Anglais ont soixante ans plus tard construit à Chester.

Au sein des États, les affaires d'amélioration publique avaient un caractère religieux. C'étaient des évêques, et particulièrement ceux de Lodève et de Nîmes, qui présidaient ordinairement les commissions de travaux publics. Ces prélats s'appliquaient à mériter ainsi le titre de Pontifes (*Pontifex*, constructeur de ponts), qu'avaient porté les hauts dignitaires du culte païen, et qu'ils tenaient à honneur de cumuler avec le titre chrétien de pasteurs.

Après que la révolution eut détruit les États, rien ne remplaça pour le Languedoc leur autorité paternelle. Au lieu du *don gratuit*, il paya de lourds im-

pôts, et il vit suspendre le cours des créations, les unes magnifiques, les autres bienfaisantes et populaires, de l'administration des États. Cette comparaison, peu avantageuse au nouveau régime de 1791, a inspiré à Toulouse et au Languedoc d'affectueux souvenirs pour l'ancien, et une vive répugnance pour les théories modernes. Le Languedoc et Toulouse, sa métropole, sont donc deux grands débris qui se consolent entre eux et qui restent fidèles l'un à l'autre. Toulouse a donc encore une nombreuse clientèle qui s'incline devant sa suprématie. Seule après Paris et Yvetot, parmi toutes les villes de France, elle a droit au titre de capitale. Les départements de l'Aude, de l'Ariége, de Tarn-et-Garonne, du Tarn et du Gers reconnaissent sa suzeraineté. Ce sont là, je le sais, des noms de vassaux moins sonores ou moins classiques que ceux des petits États de la Confédération du Rhin. Convenez cependant qu'il y a plus d'un margrave ou d'un grand-duc qui troquerait volontiers ses domaines contre Tarn-et-Garonne ou contre l'humble Gers lui-même, et que dans la foule des capitales germaniques, on en pourrait citer plusieurs qui sont moins nobles que Montauban, dont le Renaud était contemporain de Charlemagne, et moins opulentes que Castres, la marchande de draps. Presqu'aucun de ces départements ne possède de journaux qui lui soient propres; tous reçoivent les journaux de Toulouse, et les reçoivent comme d'autres *Moniteurs*, tandis que l'influence politique

de Bordeaux est, en matière de presse, circonscrite à ce point, que les plus petits arrondissements de la Gironde ont leur journal particulier, et qu'en outre de ces publications pour ainsi dire rurales, Agen a sa feuille, Périgueux la sienne, et que Mont-de-Marsan en posséderait une si le département des Landes était moins indigent. Ajoutons que les journaux toulousains se distinguent par leur antipathie contre ce qu'ils appellent l'oppression de la capitale; et cela, quelle que soit leur couleur, car à Toulouse, avant d'être légitimiste, républicain ou constitutionnel, on est premièrement méridional et Toulousain; la première autorité, ce n'est ni le préfet, ni le général, ce n'est pas même monseigneur; c'est le conseil municipal. Et celui-ci, par l'attitude qu'il prend et par les attributions qu'il se donne, et qu'il remplit d'ailleurs avec zèle et lumière, quoiqu'il ne lui arrive pas toujours de mettre du premier coup le doigt sur la bonne solution; celui-ci, dis-je, témoigne qu'il est profondément convaincu que ses administrés ont raison (1).

L'esprit de parti, désorienté aujourd'hui, n'a pas peu contribué à soutenir dans le Languedoc la suprématie de Toulouse, en soufflant dans la province la haine de la centralisation et le regret des temps passés. Moins appauvrie qu'ailleurs par la Révolution, l'ancienne noblesse continue à posséder dans

(1) Voir la note 11 à la fin du volume.

le Languedoc de grandes fortunes territoriales. Avertie par tant de revers, elle s'occupe avec persévérance et succès des améliorations que réclame l'agriculture, le premier des arts. Chaque année, au commencement de l'été, elle quitte son quartier-général de Toulouse pour aller vivre sur ses terres jusqu'à l'hiver; elle dirige et surveille elle-même les travaux des champs; son influence, dans les campagnes des départements voisins, est fort étendue, et cette influence est essentiellement toulousaine. Enfin, l'Ecole de Droit, les Facultés des Sciences et des Lettres, les Ecoles des Arts et l'Ecole vétérinaire, qui, depuis Juillet, est sur un excellent pied, attirent à Toulouse la jeunesse de tous les coins du Midi, et l'accoutument à regarder cette cité comme un sanctuaire de civilisation, presque à l'égal de ce Paris qui est si loin, où l'air est si brumeux et le ciel si terne, et où il est de mauvais ton de parler gascon, quoique ce soit notoirement la langue la plus harmonieuse de la terre.

Cette levée de boucliers contre la centralisation et contre Paris n'est pas alarmante; c'est une manière de pétition en faveur du Midi, pétition qui repose sur des griefs véritables. La France entière, y compris Bordeaux et Toulouse, se convertira à la devise de la Convention : *Unité*, *indivisibilité*, pourvu qu'on y ajoute l'autre shiboleth révolutionnaire, *Egalité*, et que ce soit une égalité, non de rigueurs, de réquisitions et de guillotine, mais une éga-

lité de services et de bienfaits. Il est bien, d'ailleurs, même dans l'intérêt de Paris, qu'il y ait en France autour de la capitale autre chose que des atomes microscopiques ou des masses inertes. Paris brillerait d'un éclat plus vif encore parmi les capitales, si Toulouse et Bordeaux, Lyon et Marseille, Nantes, Lille et Strasbourg redevenaient des métropoles. Le soleil n'en est pas moins le soleil parce qu'au lieu de cheminer solitaire dans les espaces infinis, il a l'escorte d'astres magnifiques qu'il inonde de sa vivifiante lumière, et qui se balancent majestueusement autour de lui dans une orbite qui leur appartient en propre. Les planètes elles-mêmes n'en sont que plus radieuses, pour entraîner avec elles, dans leur course respectueuse autour du roi de la création, d'argentés satellites.

Jusqu'à ces derniers temps, Toulouse n'a cherché à justifier et à affermir sa supériorité que par la science et les arts. Je disais tout-à-l'heure que le Méridional, et en particulier le Toulousain, nourrissait un dédain castillan pour les titres tout industriels du Nord. Malgré ce qu'il a d'exagéré, et par conséquent d'étroit, l'orgueil de nos Méridionaux est infiniment supérieur à l'orgueil espagnol. L'*hidalgo* s'adore, mais s'assoupit dans l'adoration de lui-même; le Languedocien s'admire, s'il ne s'adore pas, mais cherche à légitimer par des actes l'excellente opinion qu'il a de lui-même et de son Midi. Toulouse s'est donc appliquée de plus en plus à se signaler

comme ville d'instruction, de sciences et d'arts. Après Paris, c'est peut-être la ville qui renferme le plus d'établissements publics destinés à l'enseignement populaire, où ils sont le plus sagement et le plus libéralement organisés. On y a senti que les beaux-arts, en même temps qu'ils possédaient une haute puissance de moralisation, offraient au pauvre comme au riche une inépuisable source d'émotions non moins délicieuses et plus pures que les joies matérielles ; on a compris la part qu'il fallait faire à l'imagination parmi les populations méridionales chez qui la passion du beau domine le goût de l'utile. Le Musée de Toulouse, incomparablement le plus beau, en tant que Musée local (1), de tous ceux qui existent en province, renferme sous les ogives d'un vaste cloître admirablement disposé à cet effet une fort belle collection de monuments du moyen-âge avec des antiquités romaines découvertes sur les lieux, et notamment une suite de bustes d'empereurs romains trouvés il y a dix ou douze ans près de Martres. Ses deux bibliothèques publiques, oubliées, m'a-t-on dit, dans les distributions ministérielles, contiennent beaucoup de livres anciens, dont plusieurs sont rares et ne se rencontrent pas ailleurs. Son Jardin des Plantes est tenu avec un soin et un luxe

(1) Montpellier doit à la munificence de MM. Fabre et Valedeau un fort beau Musée ; mais c'est une riche collection de tableaux qui forme un Musée à l'instar de ceux de Paris, plutôt qu'un Musée local.

qui frappent l'étranger ; il est remarquable aussi en ce qu'il offre, entre autres objets, la longue série des plantes des Pyrénées recueillies par Picot Lapeyrouse. Outre l'Académie des Jeux Floraux, à qui je ferai en passant le reproche d'avoir refusé le modeste rang de Maître au fameux barbier agenois Jasmin, sous prétexte que sa poésie était patoise, comme si le patois n'avait pas été la langue d'Isaure elle-même ; outre la Société archéologique et les Facultés, Toulouse a une Académie des Sciences qui sort de la ligne des académie provinciales, une Société de médecine fort distinguée et une Société d'agriculture du très petit nombre de celles qui n'ont pas mérité la qualification de *société des fines herbes*. Une Ecole normale sur laquelle je reviendrai, un bon Conservatoire de musique, des cours de peinture, de dessin, de géométrie et de mécanique appliquées, sont ouverts aux jeunes gens à qui leur position de fortune ne permet pas de participer à l'enseignement du collége, et qui ne trouvent plus aujourd'hui à leur disposition, comme avant 1789, les neuf colléges amplement munis de bourses, que Toulouse avait alors dans son sein. Toutes ces fondations sont entretenues aux frais de la ville, et absorbent la plus grande partie de ses ressources. Enfin, les seules vastes constructions auxquelles la caisse municipale ait, pendant ces dernières années, consacré des sommes considérables, sont une école vétérinaire et une école de médecine. Cette nomenclature indique

comment Toulouse comprend sa tâche, dans quelle voie il pousse le Midi.

Mais le rôle de Toulouse, de cette cité de 80,000 âmes, à cheval sur les deux mers, au pied des Pyrénées, entre la France et l'Espagne, doit-il êtrc purement scientifique et artistique? Toulouse n'est-il pas appelé à un grand avenir industriel? Doit-on se contenter d'offrir à cette douce et paisible population qui pullule dans ses murs, de magnifiques concerts populaires dignes des rois, des chœurs d'ouvriers, des courses de chevaux? Avec les jeux ne faut-il pas du pain à cet excellent peuple, *panem et circenses*, et comment le lui donnera-t-on? Voilà le sujet qui aujourd'hui préoccupe ici tous les bons citoyens. Le maître, habile manufacturier lui-même, délaisse sa fabrique pour poursuivre au profit de sa cité la réalisation de beaux projets d'amélioration industrielle. Pour avoir une école d'arts et métiers, pour hâter l'exécution du canal des Pyrénées et du canal d'irrigation de la vallée de la Garonne, des routes d'Espagne, etc., il déploie plus d'activité que n'eussent fait tous les capitouls ensemble il y a six cents ans pour obtenir un morceau du bois de la vraie croix. Il y a peu de jours, le préfet célébrait l'anniversaire de Juillet en posant la première pierre d'une écluse promise au pays depuis 1768, et dont la cause n'a été définitivement gagnée qu'en 1837, grâce à la persévérance hardie d'un jeune ingénieur, M. Borrel; puis, dans un discours vivement

applaudi, il traçait un magnifique programme de travaux publics à entreprendre, et se portait fort pour le gouvernement, donnant pour garant de la bienveillance éclairée du pouvoir central ce canal latéral qui va changer la face de la vallée de la Garonne. En un mot, si vous me permettiez de défigurer les vers d'un grand maître de notre langue, et si je ne craignais d'être accusé par quelque malveillant de prendre les industriels pour des Arabes, je vous dirais que dans la vieille ville de Toulouse, dans la cité Palladienne,

Le temps de *l'industrie* est à la fin venu.

TOULOUSE.

II

Congrès méridional. — Culte des beaux-arts. Culte des arts utiles.

Culte des arts et de l'intelligence à Toulouse. — Congrès méridional. — Travaux du congrès. — *Furia francese* méridionale. — Solennités musicales populaires. — Puissance de moralisation des beaux-arts. — Toulouse doit aussi être un centre d'industrie. — Nulle ville en France n'est plus favorablement placée pour le devenir. — Les masses ne peuvent améliorer leur sort et s'élever que par leur travail. — Toulouse a dans son fleuve une force motrice admirable. Barrages du Bazocle et du Château; force des deux chutes d'eau; titres qu'elles ont à l'intérêt de la noblesse languedocienne. — Ressources de Toulouse. — Richesse des plaines du Languedoc. —

Inauguration de la statue de Riquet. — Création d'une banque à Toulouse. — Routes de Toulouse à Saragosse et à Barcelonne. — Nécessité d'établir le canal des Pyrénées, ou plutôt d'une navigation sous-pyrénéenne, avec un système d'irrigation; communication perfectionnée le long de l'Ariége; chemin de fer direct du centre. — École d'arts et métiers à fonder à Toulouse. — De pareils travaux attacheront Toulouse et le Midi au gouvernement de Juillet.

Notes. — Des routes au travers des Pyrénées. — De la navigation de la région sous-pyrénéenne.

Toulouse, 10 septembre.

Toulouse, vous ai-je dit, avait jusqu'à présent recherché à briller uniquement par les sciences et les arts; car l'industrie lui paraissait roture, ignoble matérialisme ou innovation funeste. Ce culte exclusif de l'intelligence y a brillé d'un vif éclat. A cet égard en nulle circonstance la supériorité de Toulouse n'a mieux paru dans tout son jour que lors du Congrès méridional qui s'y réunit deux ans de suite, et en 1834 pour la première fois. Les travaux de cette assemblée, ceux surtout de la première session, forment le plus beau fleuron que la cité palladienne ait ajouté à sa couronne dans les temps modernes. Le Congrès s'assembla le 16 mai et dura jusqu'au 24. Dans ce court espace de temps il fut traité plus de questions que n'en avaient abordé tous les Congrès réunis d'Angleterre et d'Allemagne, de Caen et de Clermont. Le but même que se proposa le Congrès était noble, élevé et large; il ne s'agissait de rien moins, ainsi qu'il fut dit dans le discours d'ouver-

ture, par M. Tournal, de Narbonne, à qui appartient l'honneur d'avoir provoqué la réunion du Congrès, que du progrès de la civilisation en général et de la civilisation méridionale en particulier. Un généreux sentiment de concorde patriotique animait tous les membres. « Cette assemblée, dit le » même orateur, composée d'hommes de tous les » partis unis par l'amour pur et désintéressé du » progrès social, accourus d'une foule de points dif- » férents, oubliant leurs anciennes haines et leurs an- » ciennes rivalités, venant signer l'union et la paix » sur un terrain neutre, et concourir tous ensemble » au bonheur de l'humanité, opérera une favorable » diversion à nos luttes interminables, et les amé- » liorations morales et matérielles qui en résulteront » feront plus pour le peuple que toutes les discus- » sions passionnées de la vieille politique. »

Le Congrès se demanda :

« 1° Quels sont les progrès accomplis par le Midi » de la France dans la triple direction des sciences, » des beaux-arts et de l'industrie?

» 2° Quel est pour l'avenir le programme des tra- » vaux les plus urgents et les plus immédiatement » réalisables dans cette triple direction? »

La tâche était difficile, et elle fut remplie avec bonheur. Tous les points culminants de la science, des beaux-arts et des arts utiles, de la philosophie et de la politique transcendante, y furent passés en revue et furent l'objet de rapports fort distingués auxquels il n'a manqué, pour obtenir les honneurs

d'une célébrité immédiate, que d'avoir été présentés par des hommes déjà célèbres au lieu d'hommes dignes de le devenir. Des discussions sérieuses eurent lieu; d'excellentes idées, en grand nombre, furent émises, d'intéressants relevés statistiques exposés, des conclusions votées, de longs travaux rédigés, et tout cela se passa en huit jours. Les Méridionaux, dit-on, ne font pas feu qui dure, mais au moins leur feu est éblouissant. Cette fois ce fut un étincelant feu d'artifice. Les Languedociens semblent en cette circonstance s'être proposé de montrer qu'ils faisaient de la haute politique et de la morale, et discutaient les plus grandes questions d'amélioration publique avec la même allure délibérée qui signalait dans leurs expéditions guerrières les Tectosages leurs pères, alors que dans des siècles de rudesse et de barbarie, ils roulaient, sous les pas de l'arrogant Brennus, comme un météore déchaîné jusqu'au temple de Delphes, et ne s'arrêtaient qu'après avoir fondé plus loin, au milieu de l'Asie, un empire gaulois. Ce fut bien cette même race d'hommes du Midi qui seule avait pu, comme un tourbillon, suivre dans sa merveilleuse course au travers de l'Italie le méridional général Bonaparte; mais ces hommes, assemblés en congrès, presque tous jeunes, tous ardents, comprirent aussi que le temps était passé de Brennus et de la 32e demi-brigade (1), qu'ils appartenaient au XIXe siè-

(1) Le général Dupuy, qui a commandé la 32e demi-brigade, était un Toulousain. Toulouse lui a érigé un monument sur lequel est écrit le nom de cette légion glorieuse.

cle, qui a besoin d'ordre et de paix plus encore que de réforme, à qui il faut des miracles pour sortir des embarras qui le pressent, pour éviter les écueils qui le cernent, mais des miracles de création et non de dévastation ou de mort. Si donc ils firent de la *furia francese*, ce fut dans une pensée toute pacifique, tout organisatrice. Il n'y a personne qui, en lisant le volume où sont réunis les procès-verbaux du Congrès, ne répète un mot attribué ici à M. Guizot : « Qu'il n'y a que des Méridionaux et des Fran» çais qui soient capables d'accomplir une pareille » besogne en huit jours. » Et, en effet, rien n'est pétillant et vivant comme ce volume; et pourtant cela ne sent nullement l'inflammation cérébrale; c'est très méthodiquement et très lucidement ordonné. Voici, au surplus, la description du Congrès, donnée au Congrès lui-même par le secrétaire-général, M. de Lavergne, description dont tout le monde ici m'a garanti la parfaite exactitude :

« Nous n'avons vécu que d'une vie fébrile, tou» jours dans l'ivresse de la discussion et l'emporte» ment de la pensée. Pour moi que les honorables » devoirs dont vous m'aviez chargé appelaient à » prendre connaissance de tous vos travaux, le Con» grès a été, durant ce temps, le plus admirable des » spectacles. A sept heures du matin, je commen» çais ma revue : ici, l'on parlait de musique; là, de » médecine; ici, de littérature; là, de sciences phy» siques; ici, d'arts du dessin; là, de manufactures, » d'agriculture ou de commerce : à sept heures du

» soir, les sciences sociales ; et les mêmes hommes » que j'avais vus discuter des questions de chemin de » fer ou de philosophie médicale, je les retrouvais » là, toujours prêts à écouter, à parler, à échanger » des idées où des faits. Aucun de nous n'avait ja- » mais été témoin d'une telle activité intellectuelle. » A peine si les heures de repas ou celles du som- » meil étaient comptées dans la journée, et l'infinie » variété des sujets traités dans les diverses sections » servait seule de délassement à l'esprit.

» De cette incroyable effervescence sont sortis des » travaux utiles, des rapports remarquables; mais » le recueil dont vous avez ordonné l'impression ne » contiendra jamais qu'un pâle et insuffisant reflet » de ces belles journées. J'ai vu des hommes qui » n'étaient venus parmi nous que poussés par une » curiosité vague et presque dans l'intention de s'en » moquer, emportés par le tourbillon et allant de » section en section, pour boire à la fois à toutes ces » coupes enivrantes. L'un de vos rapporteurs vous » l'a dit hier avec juste raison : bien peu d'entre-vous » ont ouvert un journal pendant notre session, et » s'il en est un qui ait voulu jeter les yeux sur les » feuilles publiques, cette surexcitation de la pensée » qui le préoccupait lui a fait aussitôt prendre en » dégoût des luttes politiques, que dans un autre » moment peut-être il aurait embrassées avec ar- » deur. C'est par ce moyen qu'on est arrivé à pro- » duire en si peu de temps des résultats inattendus. » Jamais l'action magnétique du travail en commun

» n'a été plus apparente à tous les yeux : chacun pui-
» sait à chaque instant des forces nouvelles dans les
» yeux de son voisin, et l'émission constante de la
» pensée ne fatiguait ainsi personne. »

Le congrès méridional, en quittant Toulouse à la fin de 1835, pour se transporter à Montpellier, y laissa une commission permanente chargée de le représenter. Cette commission, composée de onze membres choisis dans les diverses spécialités, subsiste aujourd'hui pleine d'activité, de zèle et d'espérance. Sans aucun caractère officiel, elle est cependant parvenue à inspirer au conseil municipal, qui, vous ai-je dit, est le gouvernement de Toulouse et presque le gouvernement du Languedoc, beaucoup de décisions utiles dont quelques unes ont une belle portée d'avenir. Mais ici s'est manifestée encore cette prédilection des Méridionaux pour les sciences et les beaux-arts, pour le domaine de l'intelligence et de l'imagination, plutôt que pour celui de l'industrie; pour ce qui est brillant, plutôt que pour ce qui est solidement et directement profitable; pour ce qui amuse et anime les populations, plutôt que ce qui leur procure le comfort britannique; pour l'éclat et la joie des fêtes, plutôt que pour le travail. En 1836, la commission permanente obtint 1,500 fr. des deniers communaux pour l'organisation de solennités musicales populaires; l'an dernier la somme fut doublée, tant a été grand le succès de ces fêtes d'harmonie, tant les Toulousains éprouvent de bonheur à se trouver réunis au nombre de 7 à 8,000,

riches et pauvres, sous leur beau ciel pendant leurs admirables soirées d'été. La commission permanente a aussi établi des courses de chevaux (toujours du plaisir), et le conseil général s'est empressé de joindre un prix à celui déjà offert par la ville, et à un autre qu'a accordé la munificence de M. le duc d'Orléans. Des listes de souscription, ouvertes par elle, ont porté ses ressources en 1837 à plus de 8,000 fr.: avec cet argent elle a pu donner à la population une semaine de fêtes, ouvrir dans les principaux quartiers de la ville des écoles gratuites de chant pour les ouvriers, et distribuer des médailles d'or aux corps de musique des régiments qu'à sa prière le ministre de la guerre avait autorisés à se rendre à Toulouse, avec solde de route, pour ouvrir un concours d'harmonie.

Je suis bien loin de considérer comme aboutissant à d'oiseuses superfluités les efforts de la commission permanente. La vie réelle des peuples, comme celle des individus, n'est pas seulement de produire, quoi qu'en disent les utilitaires, quoi que prétende une économie politique aride; c'est aussi de jouir. Quand on songe à la puissance de moralisation qu'exerce l'amour des beaux-arts popularisé ainsi au sein des masses, à l'excellent exemple de ces pacifiques réunions de plusieurs milliers de spectateurs assemblés pour savourer en commun, pendant des soirées délicieuses, le plaisir qui, pour les belles imaginations du Midi, dépasse tous les autres, celui de la musique, et celui d'une musique exécu-

tée à la fois par des chœurs d'ouvriers, par des artistes et par des amateurs, pris dans tous les rangs, on ne peut qu'approuver la commission permanente. Les plus étroits calculateurs eux-mêmes lui auront de la reconnaissance, s'ils réfléchissent à l'impulsion donnée à plusieurs branches d'industrie par le concours d'étrangers vraiment considérable qu'appellent ces solennités, et si on leur dit que la caisse municipale y trouve son bénéfice, puisque pendant le mois de juin de l'an dernier les recettes de l'octroi se sont accrues de près de 10,000 fr. Mais Toulouse ne peut être seulement une ville intellectuelle, une métropole des sciences et des beaux-arts. En thèse générale, depuis que les classes populaires ont acquis droit de cité, depuis qu'en tête des Codes on a inscrit le principe de l'égalité devant la loi, depuis que les masses se sont senties jalouses de s'élever, il est devenu impossible qu'un grand centre de population ne fût pas aussi un grand centre d'industrie. Comment les masses s'élèveraient-elles autrement que par le travail? N'est-ce pas la sagesse divine ellemême qui, sanctionnant d'avance les préceptes des économistes et autorisant l'industrialisme, a dit par la bouche des prophètes que l'homme était *né pour le travail comme l'oiseau pour voler?* Quels autres moyens les classes nombreuses ont-elles à leur portée pour obtenir cette aisance sans laquelle il n'y a ni hygiène, ni décence, ni dignité privée ou publique? Comment vivraient-elles aujourd'hui qu'on a supprimé les moines et clos les couvents qui nourris-

saient jadis des milliers de pauvres, aujourd'hui qu'il ne reste plus pour distributeurs de soupe que les philanthropes armés de leur peu substantielle gélatine? Ménénius, dans son apologue du Mont-Aventin, prétendit que l'estomac représentait l'aristocratie; l'apologue était excellent, il faut le croire, puisqu'il eut un plein succès. Cependant de nos jours l'estomac me paraît être bien plutôt la personnification non métaphorique, mais positive, de la démocratie. Le peuple n'a pas de greniers remplis de blé, de celliers comblés de vin, d'offices garnis pour six mois de vivres; il vit à peu près au jour le jour, il a besoin qu'on lui assure son boire et son manger. Depuis que le peuple pèse dans la balance politique, et depuis lors seulement, messer Gaster est devenu une puissance. Henri IV, qui réprimandait avec tant d'énergie ses officiers lorsqu'ils s'étaient permis de piller un paysan, et qui choisissait pour premier ministre un homme dont la maxime était que pâturage et labourage sont les mamelles de l'État, Henri IV, qui aimait le peuple à ce point que c'est le monarque le plus populaire qu'ait eu la France, Henri IV savait la considération que mérite l'estomac; là où le bien du peuple est compté pour quelque chose: j'en prends à témoin son vœu de la poule au pot. Henri IV, s'il revenait au monde, recommanderait aux Toulousains, à qui sa mémoire est chère, non de négliger les beaux-arts qui caressent l'imagination et élèvent l'âme, mais d'être moins froids pour les arts utiles qui, en même temps qu'ils

apaisent messer Gaster et par son intermédiaire maintiennent le cerveau à l'état normal, ont aussi le mérite de fonder l'ordre au sein des États en y organisant l'aisance, et d'affermir la paix publique.

Il n'y a pas de ville en France qui semble mieux posée que Toulouse pour constituer un centre puissant d'industrie. Rien ne lui manque à cet effet, sauf la volonté qui pourtant commence à lui venir. Depuis que le gouvernement, se ralliant à l'inspiration de Riquet, s'est décidé à porter à la perfection ce qu'avait commencé ce grand homme, sous l'aile de Louis XIV et des États du Languedoc, par l'entreprise, aux frais de l'État, du canal latéral à la Garonne, de Toulouse à Castets, près de Bordeaux(1), Toulouse occupe effectivement le point milieu de la ligne la plus courte entre les deux mers, et est assuré de dominer la communication entre Marseille et Bordeaux, entre la Méditerranée et l'Océan, entre Londres et l'Italie; que sais-je? entre les manufactures anglaises et le Levant, entre Calcutta et Birmingham. Toulouse est au pied des Pyrénées, où abondent des matières premières telles que métaux et marbres; Toulouse est aux portes de l'Espagne, et quand il lui plaira, il en recevra des laines à ouvrer par milliers de quintaux. Lorsque la commission mixte des travaux publics, qui a résolu le problème inverse à celui du mouvement perpétuel en mettant l'embargo sur toute chose, aura

(1) Le canal latéral a été voté en 1838.

levé son despotique veto, Toulouse ne sera plus qu'à trente heures de la métropole du nord de l'Espagne, de Saragosse, même pour les voyageurs qui se mouvront par nos diligences si peu diligentes. Pour mettre en mouvement des ateliers, des fabriques et des manufactures par centaines, Toulouse n'aurait pas besoin de consacrer des millions à se munir de machines à vapeur, et de payer un tribut de plusieurs millions par an aux propriétaires des mines de Carmeaux, qui vendent leur houille si cher. Son fleuve lui fournira gratis une force motrice double de la puissance de toutes les machines à vapeur qui existent dans tout le département du Nord, et quadruple de celle des machines de la Seine-Inférieure; il la lui fournira presque gratis; car les constructions hydrauliques nécessaires pour mettre en œuvre cette puissance immense sont terminées depuis bientôt sept cents ans. Les deux barrages qu'éleva le régime féodal, l'un pour le moulin du Bazacle, l'autre pour le moulin du Château, donnent deux chutes d'eau, qui, lorsqu'elles sont réduites à leur plus simple expression pendant l'été, représentent, l'une 5,000 chevaux, l'autre 4,000, soit 9,000 en tout; or, au 1er janvier 1836, toutes les machines à vapeur de la France, au nombre de 1,448, n'avaient qu'une force de 19,126 chevaux; et le département du Nord en avait à lui seul le cinquième, celui de la Seine-Inférieure le dixième, ce qui réduit singulièrement la part proportionnelle de chacun des autres départements du royaume.

Pour utiliser ces faveurs de la Providence, ces présents que la féodalité octroyait au peuple dans ses jours de bonne humeur, Toulouse a 80,000 habitants, c'est-à-dire qu'en population elle est la sixième ville de France. Par l'intelligence de ses habitants, par leur caractère docile, elle ne craint la comparaison avec aucune cité; il ne lui manque, encore une fois, pour exceller dans l'industrie manufacturière, que d'en avoir le désir; et elle l'aura, lorsque ceux qu'elle a long-temps considérés et qu'elle regarde encore comme ses chefs se résoudront à le lui conseiller. C'est, au reste, ce qui me semble à la veille d'être; car si, sans crainte de déroger, les légitimistes, dont une bonne partie de la population toulousaine reconnaît encore la loi, se sont faits industriels à leur manière, en se vouant à l'agriculture, si tous les jours ils s'applaudissent de cette heureuse idée, ils voudront que le peuple, qui n'a pas de terres, devienne industriel par la seule voie qui lui est ouverte, par les manufactures et les ateliers. Ils y sont tenus, sous peine de déchoir; car les manufacturiers bourgeois, qui déjà sont en bon chemin, accaparaient toute l'influence. Et puis, voici un argument héraldique qui a bien son prix: ces deux grandes chutes d'eau du Château et du Bazacle, qui fournissent à Toulouse industrielle toute la force motrice qu'elle pourra réclamer, ont des titres à la vénération du parti, car elles sont de bonne maison; elles comptent plus de quartiers que les plus anciennes familles de la noblesse languedo-

cienne. Peu s'en faut qu'elles n'aient le droit de dire comme je ne sais quel hidalgo espagnol, qu'elles sont nobles comme le roi, et encore un peu plus, puisque l'une d'elles a des parchemins qui remontent au-delà de 1180. En conscience, comment des gens qui honorent ce qui vient du passé, et qui voudraient tenir sous leur dépendance la classe la plus nombreuse, consentent-ils à laisser entre les mains de deux corporations de meuniers des objets d'une aussi vénérable antiquité, et dont ils pourraient faire de si puissants instruments de patronage?

Pour nourrir sa population ouvrière, quelque nombreuse qu'elle puisse jamais être, Toulouse a sous sa main des ressources comparables à toutes celles dont disposait la populeuse Rome des Césars; car, dans l'Afrique et dans la Sicile, autour des ruines de Carthage et d'Agrigente, il n'y a pas de terres qui vaillent mieux que la vaste plaine du Languedoc et qui aient jamais pu produire en plus grande quantité les trois éléments de l'alimentation publique, le pain, la chair et le vin.

Pour que Toulouse arrive aux belles destinées que l'industrie lui offre, pour qu'il redevienne une métropole respectée au loin, pour qu'il ne soit pas exposé à voir ses prétentions à une haute supériorité traitées de gasconnades, il faut donc qu'il accueille dans ses murs cet industrialisme si dédaigné, sauf à bien prendre ses précautions pour résoudre sûrement au sein des populations catholiques le problème qu'ont abordé avec confiance et succès, sur beaucoup de

points, les protestants d'Angleterre et des États-Unis, celui du maintien des mœurs et de la foi religieuse à côté des ateliers et à l'ombre des cheminées des machines à vapeur. Et déjà les signes du temps annoncent que l'industrialisme cesse d'apparaître aux Toulousains comme la bête de l'Apocalypse. Toulouse va inaugurer une belle statue de Riquet, exécutée en marbre des Pyrénées par un ciseau toulousain. La commission permanente du Congrès, visitant il y a vingt-quatre heures le directeur-général des ponts et chaussées, l'entretenait de diverses voies de communication qui sont indispensables à l'avenir industriel de Toulouse, avec la même sagacité et la même ardeur qu'elle montrait, lorsqu'il s'agissait d'organiser des fêtes. Toulouse depuis quelques mois possède une Banque. Après les votes émis par les conseils généraux de tous les départements voisins et les offres magnifiques adressées au gouvernement par le conseil municipal et par le conseil général de la Haute-Garonne, Toulouse ne peut manquer d'être doté à la session prochaine d'une école d'arts et métiers (1).

Mais pour que Toulouse entre avec plus d'assurance dans cette voie nouvelle, il reste au gouvernement une tâche à remplir. Pour que Toulouse soit amplement muni des trois grands ressorts de la prospérité industrielle, c'est-à-dire de capitaux, d'habiles ouvriers et de moyens de transport, il y

(1) Voir la note 12 à la fin du volume.

aura encore beaucoup à faire, même après le canal latéral, après la Banque, et après l'école des Arts et Métiers, que dès à présent on doit regarder comme acquise à la cité palladienne, pour former le couronnement des institutions d'enseignement qu'a libéralement fondées la municipalité toulousaine. Les bords du fleuve, qui devraient être occupés par les fabriques en espérance, sont aujourd'hui dominés ou menacés par le moulin à poudre, épouvantail terrible que les manufacturiers, avertis par l'affreuse explosion de 1816, n'oseront jamais approcher. Les peuples prennent quelquefois plaisir à danser sur un volcan; l'industrie, plus prudente, ne s'accommode point du voisinage d'un arsenal de destruction. Mais la Providence, qui a déjà tant fait pour Toulouse, a placé au milieu du fleuve, à une lieue de la ville, loin de toute population, une île inhabitée encore, celle de Bracqueville, qui semble destinée à recevoir cette effrayante poudrière lorsqu'on en voudra délivrer les Toulousains. Et ce n'est pas la seule concession à l'esprit du temps à laquelle devra se résigner le ministre de la guerre. Il faudra que, nonobstant les scrupules malavisés du génie militaire, que les Toulousains mécontents qualifient de *mauvais génie*, il donne son assentiment à l'achèvement des deux routes qui, liant Toulouse, l'une à Saragosse, par la vallée d'Aure, l'autre à Barcelonne, par la vallée de l'Ariége, lui vaudraient un immense commerce d'entrepôts. La dépense de ces deux routes ensemble ne dépasserait pas cinq à six millions,

que les ponts et chaussées sont prêts à débourser, et auxquels les conseils généraux ajouteraient leur cotisation, s'il était nécessaire. La route du Simplon seule a coûté dix-huit millions. Lorsque l'on perce à jour de plus en plus notre frontière du Nord, qui est notre côté vulnérable, celui par lequel nous pouvons être envahis, n'est-il pas déraisonnable de tenir obstinément fermée notre frontière du Midi, que la nature elle-même a admirablement fortifiée, et par laquelle d'ailleurs nous ne pouvons être qu'envahissants? Est-il juste de refuser à Toulouse ce que l'on a accordé à Pau? car la route de Pau à Saragosse par Urdos, Canfranc et Jaca se termine maintenant jusqu'à la frontière française (1).

Après le ministre de la guerre, ce sera le tour du ministre des travaux publics, qui aura à pourvoir, selon sa promesse de la session dernière, à l'exécution du canal des Pyrénées, de Toulouse à Bayonne, soit aux frais de l'État, soit aux risques et périls d'une compagnie à qui l'on accorderait un subside ou une garantie d'intérêt, ou plutôt à l'établissement d'un système de navigation sous-pyrénéenne, qui desservirait le pays bien mieux que le canal proposé et défendu avec un zèle digne des plus grands éloges par M. Galabert (2). Lorsqu'il préparera le projet général des chemins de fer, il devra se souvenir que le centre du royaume, déshérité de toute communication rapide ou économique, attend comme une

(1) Voir la note 13 à la fin du volume.

(2) Voir la note 14 à la fin du volume.

juste réparation la voie de fer directe de Paris à Toulouse, et aussi qu'un jour il doit y avoir un chemin de fer des deux mers aussi bien qu'il y a déjà un canal (1).

Puis, pour l'agriculture, qui n'est pas encore, il s'en faut, le premier des arts dans les colonnes du budget, il y aura à creuser le canal d'irrigation qui convertirait la spacieuse vallée de la Garonne en une terre promise, et qui d'ailleurs pourrait se confondre avec une partie de la navigation sous-pyrénéenne. Il y aurait aussi à provoquer une communication perfectionnée de la vallée de l'Ariége jusqu'à la base des pics, afin d'ouvrir la route du Nord aux marbres, aux plâtres et aux fers enfouis dans les montagnes, et de ramener des charbons aux forges expirantes de l'Ariége; il conviendrait enfin de s'occuper du canal de l'Agout, qui ferait la fortune du district manufacturier de Castres, et auquel s'empresseraient de contribuer la ville de Toulouse, vers laquelle il ferait converger une nouvelle masse d'affaires, celle de Castres, qu'il enrichirait, et la compagnie du canal du Midi, dont il emplirait le coffre-fort. C'est par des actes pareils que vous éveillerez le Midi, que vous acquitterez envers lui les dettes du gouvernement, et que vous implanterez dans les cœurs méridionaux une affection reconnaissante pour le régime de Juillet.

(1) Voir la note 15 à la fin du volume.

TOULOUSE.

III

L'éducation populaire et l'éducation bourgeoise.

Progrès de l'instruction primaire à Toulouse; salles d'asile; comparaison avec Paris. — École des arts; gymnase; ouvroirs pour les jeunes filles. — École vétérinaire; ferme-modèle ou enseignement agricole pratique à y annexer; musée agricole. — Éducation des classes bourgeoises trop exclusivement littéraire ou artistique.—Elle doit aussi être professionnelle et utilitaire. — Double rôle, double caractère que doit avoir l'Université; si elle n'acceptait pas ce double mandat, il faudrait créer une autre Université chargée de l'éducation professionnelle.—La classe moyenne, qui possède la prédominance, ne l'a pas mise à profit pour perfectionner l'éducation de ses enfants; sous ce rapport elle a fait plus pour les classes ouvrières;

il est essentiel qu'elle songe aussi à elle-même, à cet égard. — Caractère positif et pratique de l'instruction populaire à Toulouse. — Programme de l'école des Beaux-Arts et des Sciences industrielles. — Ecole normale des instituteurs primaires; zèle du Directeur, économie. — Mouvement ascendant de l'instruction primaire en France. — École primaire supérieure de Châlons-sur-Marne. — Efforts que doit faire la bourgeoisie pour étendre son éducation pratique. — La bourgeoisie a dépassé la noblesse; qu'elle ne se laisse pas dépasser par les classes populaires.

Notes. — De l'instruction primaire à Paris avant et après 1830. — Des salles d'asile du royaume en 1840.

Toulouse, 20 septembre 1838.

Les progrès de l'instruction primaire sont remarquables à Toulouse depuis 1830. Quatre écoles mutuelles de garçons ont sept cents élèves. Cinq écoles de Frères, comprenant vingt-quatre classes, en comptent plus de trois fois autant, car l'enseignement de la doctrine chrétienne a dû conserver à un degré plus élevé encore, dans cette cité catholique, la supériorité qu'au grand étonnement de nous tous libéraux de la Restauration il a de plus en plus, depuis juillet, méritée et acquise de toutes parts sur l'enseignement laïque par la méthode lancastérienne. Une école mutuelle de filles en reçoit trois cents; cinq écoles des sœurs de la Charité, douze cents. Les établissements annexes de l'école normale primaire ont cent élèves environ. Enfin Toulouse se distingue aussi par le nombre et la

bonne tenue de ses salles d'asile, que des âmes dévouées et des citoyens infatigables, en tête desquels la voix publique place le docteur Cany, sont parvenus à y organiser rapidement, et à y populariser malgré de rétrogrades résistances. Il y en a en pleine activité cinq où se réunissent déjà mille enfants. Une sixième, pour laquelle les fonds sont prêts, s'ouvrira dèsque sera terminé un conflit survenu, ici comme dans plusieurs autres villes, entre l'Université et les charitables fondateurs. Paris, qui est peuplé douze fois comme Toulouse, n'avait au 1er janvier dernier que vingt-cinq asiles avec cinq mille deux cent vingt-cinq enfants (1). En somme, à Toulouse, il y a cinq mille cinq cents enfants des classes pauvres qui sont admis à l'enseignement élémentaire gratuit. C'est plus du quinzième de la population. Dans un discours prononcé il y a deux mois, M. de Rambuteau portait à trente-six mille trois cent soixante-quatorze le nombre des enfants qui fréquentent à Paris les écoles gratuites; et jetant un coup d'œil sur le passé, il s'enorgueillissait à bon droit de ce chiffre. Ce n'est pourtant qu'une proportion d'un vingt-cinquième de la population parisienne. La capitale du Languedoc est donc sous ce rapport à peu près deux fois plus avancée que la capitale de la France (2).

En outre, dans l'intérêt des classes ouvrières, un

(1) Voir la note 16 à la fin du volume.

(2) Voir la note 17 à la fin du volume.

enseignement supérieur dont le germe existait avant 1830, a été developpé et institué sur une grande échelle. Le Méridional a une imagination vive et brillante; il aime les beaux-arts au moins autant que les arts utiles; un Espagnol se trouve heureux avec une guitare et du soleil; nos populations du Languedoc sont, sous ce rapport, comme sous plusieurs autres, à demi espagnoles. Il a donc été sage et habile d'associer étroitement à Toulouse les arts utiles aux beaux-arts, dans l'intérêt du progrès des premiers. L'École des Arts, conçue sous cette heureuse inspiration, atteint parfaitement son but; on y professe trente-trois cours fréquentés par près de huit cents élèves, en grande partie adultes, qui passent de la mécanique au chant, de la physique élémentaire au dessin et à la peinture. Un gymnase où tous les enfants, sans exception, sont admis à des exercices corporels, y compris l'équitation et l'escrime, a été établi afin que les fils des ouvriers eussent autant de facilité pour assouplir leurs muscles et façonner leurs corps, que pour cultiver leur intelligence. Étendant sa sollicitude paternelle sur les jeunes filles, la ville a fondé pour elles trois ouvroirs où on leur apprend à travailler, et se propose d'en créer prochainement dans chaque paroisse. On a compris aussi qu'il ne fallait pas s'occuper seulement de la population urbaine; de moitié avec le département, la ville, voulant pourvoir aux progrès de l'agriculture, qui dans le Languedoc est non seulement le premier des arts, mais à peu près le seul,

a construit une fort belle école vétérinaire, trop belle peut-être, du point de vue architectonique, à laquelle il est question de joindre comme annexe une ferme-modèle, et où d'ailleurs on enseigne déjà quelques branches importantes de la culture ; deux cents fils d'artisans ou de cultivateurs y reçoivent une bonne éducation, qui est pratique, positive, et à l'aide de laquelle ils vont ensuite féconder les campagnes. Un musée agricole a été formé aux frais de la ville, et plusieurs personnes éclairées m'assurent qu'il sera prochainement réuni à l'École vétérinaire. Le jardin botanique a été, toujours dans la même pensée de la prééminence de l'agriculture, restauré et agrandi.

Je ne prétends pas que ce système d'enseignement populaire soit parfait, qu'il n'y ait rien à y ajouter. Au contraire, Toulouse, avec son incontestable caractère de métropole, conviendrait parfaitement au siége d'une École d'arts et métiers comme il n'en existe encore que deux en France, une à Châlons, l'autre à Angers, et qu'il est urgent de multiplier de telle sorte que la France en compte bientôt une douzaine. Sous la Restauration, le gouvernement offrit à la ville de lui accorder celle qui jusque là avait subsisté à Châlons, si elle voulait concourir pour quatre cent mille francs aux frais de premier établissement. C'est à peu près le seul cadeau que M. de Villèle ait voulu faire à la ville où il avait débuté sur la scène politique. Si l'on rapproche ce fait de l'a-

bandon où avait été laissé Bordeaux, le berceau par excellence des ministres de la branche aînée, on avouera, pour n'être injuste envers personne, que le népotisme de clocher n'était pas la maladie des hommes d'État de la Restauration. Mais bientôt la ville de Châlons, qu'il s'agissait de dépouiller au profit de Toulouse, obtint grâce et merci, et l'offre adressée à Toulouse fut révoquée. Aujourd'hui, l'administration toulousaine, appuyée par les votes des conseils généraux de tous les départements voisins, se prévaut des avances faites par la Restauration à sa bonne ville de Toulouse. Elle s'engage à contribuer pour 500,000 fr., et le conseil général y ajoute 100,000 fr. encore.

Mais pour être incomplet et imparfait, comme tout ce qui tient à notre pauvre nature humaine, l'enseignement populaire de Toulouse n'en est pas moins fort étendu; il m'a surtout paru admirable lorsque je l'ai comparé à celui qui est fourni à la bourgeoisie. Tout en professant une vive sympathie pour la cause des lettres et un respect profond pour les sciences, comment ne pas éprouver l'inverse de l'enchantement en examinant l'éducation que reçoivent aujourd'hui les jeunes hommes des classes bourgeoises? On les élève, en effet, comme si leur destination était de siéger, les uns sur les fauteuils de l'Académie française, les autres à la non moins illustre Académie des Inscriptions, et quelques uns dans l'aréopage de l'Académie des Sciences. Ce serait très bien avec des fils de grands seigneurs ap-

pelés à jouir de cinquante ou de cent mille livres de rente. Quoi de plus beau, pour des gens d'un splendide loisir, que de se vouer au protectorat de tout ce qui élève l'intelligence de l'homme, et de se rendre digne de cette haute mission par les études de sa jeunesse! Mais nos fils de bourgeois ont devant eux un tout autre avenir : ce ne sont pas les salles des compagnies de l'Institut qui les attendent. Au lieu d'être des grands seigneurs, nageant dans l'opulence, ayant un intendant et des nuées de serviteurs pour leur épargner l'ennui des détails matériels de la vie, tous ou presque tous auront se plonger dans la matière, à travailler pour vivre, pour se créer une fortune, pour accroître ou plutôt pour maintenir, au milieu de l'universelle instabilité, celle que leur auront léguée leurs pères : ils sont marqués par la Providence, non pour figurer dans la cour d'un nouveau Louis XIV ou dans un camp du Drap d'Or, mais pour aller respirer l'air d'un comptoir, d'une fabrique. Il faudra qu'eux-mêmes et de leurs mains ils vendent et achètent, manufacturent ou fassent manufacturer, labourent ou fassent labourer. Autrefois, dans le temps de la féodalité, la société était une arène, une armée, une place forte; aujourd'hui c'est une ruche, un atelier, une ferme, un champ, un magasin. Quiconque veut un rang dans un monde pareil, tout bourgeois qui tient à ne pas déchoir, doit de toute nécessité s'instruire dans tout ce qui touche au négoce, à l'industrie, à l'agriculture. Autrement, où serait pour la bourgeoi-

sie, je ne dirai pas sa raison de supériorité, mais sa raison d'existence?

Quoi! direz-vous, vous voulez donc matérialiser l'ducation, mutiler ou racornir le plus noble attrbut de l'homme, son intelligence, tarir en lui la sorce des sensations nobles, en cessant de lui parlercette langue des lettres et des beaux-arts qui purif l'âme, orne l'esprit et élargit le cœur? Dieu m garde! Tout ce que je souhaite, c'est que l'édution et l'instruction ne soient pas exclusivement litraires ou artistiques, c'est qu'elles ne donnent pae change à la jeunesse en lui faisant prendre en déin ce qui compose la vie réelle, la vie publiquet privée, la vie en chair et en os, la vie de notre sie telle qu'elle est, et telle que, bon gré mal gré, il ut que nous l'acceptions ; en un mot, combatto ce qui tendrait à l'ostracisme des lettres et des ar, de la philosophie et des sciences abstraites. Ltons, s'il le faut, pour qu'il soit réservé à l'intellince pure et à l'imagination, sœur et compagne dgénie, cinquante pour cent de l'éducation, pour pler le langage positif de notre époque matérielle. Mis, de grâce, si vous tenez à ce que la bourgeoisie nsoit pas frappée de déchéance, accordez cinqante pour cent aussi à l'instruction utilitaire, à l'nseignement pratique, aux études d'application pofessionnelle. Il ne s'agit point de dépouiller l'Uversité et de lui enlever sa tunique doublée d'hermine. Il s'agit, au contraire, de lui en donner deux, afn qu'elle puisse représenter les besoins du présent

aussi bien que les traditions du passé, et qu'elle personnifie en elle le caractère nouveau qui distingue notre âge aussi bien que la glorieuse filiation qui nous rattache aux Romains et aux Grecs. L'orage qui a plus d'une fois grondé sur elle, et qui ne peut manquer de s'amasser encore sur sa tête, serait à jamais conjuré si, se souvenant qu'elle vit dans des jours de paix, mais de travail, elle tendait une main aux arts industriels, tout en conservant l'autre tournée du côté des sciences et des lettres. Mais si l'Université se refuse à entreprendre cette œuvre, si elle renonce à briller dans le monde de la matière tout comme dans celui des idées, à exceller *in utroque jure;* si elle décline l'insigne honneur de façonner l'homme tout entier et de le livrer à la société complétement préparé pour la vie active, si elle borne son ambition à accomplir la tâche bien difficile aujourd'hui de l'éducation générale, il faut qu'une autre Université tout industrielle et chargée de l'éducation professionnelle ou spéciale soit installée à côté de la *fille aînée de nos rois*, sous les auspices du ministère du commerce, qui, en effet, a des titres à cette importante mission; car il tient déjà parmi ses attributions les écoles d'Arts et Métiers, celles des Ponts et Chaussées et des Mines, celles des Mineurs de Saint-Etienne, et c'est probablement à lui que, pour vider le différend entre les deux Excellences de l'Intérieur et de la Guerre, l'on remettra quelque jour l'École Polytechnique, le jour où l'on se souviendra que le premier nom qu'ait porté

cette glorieuse institution est celui d'*Ecole centrale des travaux publics* (1).

Il existe, en effet, des motifs politiques des plus élevés pour que la bourgeoisie ait à sa portée une instruction d'un autre ordre, qui, encore une fois, n'exclurait aucunement l'instruction littéraire, et serait, non substituée, mais juxtaposée à celle-ci. « Le gouvernement, dit-on, est tout bourgeois, il » n'a d'yeux et d'entrailles que pour la bourgeoisie; » la bourgeoisie le domine, elle est omnipotente. » J'admets que la bourgeoisie possède depuis huit ans une influence irrésistible; que tout ce qu'elle veut elle le peut. C'est elle qui fait les députés, et par eux elle tient dans sa main l'administration générale du pays. Elle s'est réservé le droit de nommer les conseils généraux des départements sans partage : cependant, même en matière électorale, elle n'a point tout accaparé, elle a abandonné les élections municipales aux artisans des villes; elle a donné sa démission dans les campagnes en faveur de simples paysans, plus brusquement et plus complétement qu'il ne convenait; mais, sous d'autres rapports, par grandeur d'âme ou par insouciance, peu importe, elle s'est moins occupée d'elle que des classes inférieures. Et, par exemple, elle a laissé dans le *statu quo* l'enseignement de ses propres enfants, pendant qu'elle semait à pleines mains l'enseignement populaire. Certes, il faut applaudir hautement

(1) Voir la note 18 à la fin du volume.

à cette vive sollicitude dont les enfants des classes pauvres ont été l'objet; il faut soigner les germes déposés dans le sol national en vertu de la loi des écoles primaires, afin que, comme le tout petit grain de sénevé de l'Ecriture, ils deviennent de grands arbres. Il est beau, il est noble d'élever les humbles, de fouiller dans les flancs de la masse populaire, afin qu'aucun embryon de génie n'y soit étouffé et que les grands hommes surgissent au premier rang, quelle qu'ait été leur naissance. Je dis plus : non seulement c'est bel et bon, mais c'est nécessaire, indispensable; non seulement la charité chrétienne et la philanthropie le conseillent, mais le principe d'égalité inscrit en tête de nos codes l'ordonne expressément; la prudence en fait une loi, car, sous la réserve de bonnes lois organiques, c'est une admirable garantie contre les bouleversements des révolutions. Ainsi exaltons toutes les institutions qui tendent à ce que le plus grand nombre des fils des ouvriers, tout en restant ouvriers, aient plus d'adresse et d'intelligence, plus de bien-être, d'esprit d'ordre et de bonheur que leurs pères; développons celles qui doivent de plus en plus faciliter l'accès des distinctions sociales les plus éminentes aux hommes supérieurs, en quelque rang qu'ils aient reçu le jour. En cela nous serons non seulement libéraux, mais aussi conservateurs. Cependant songeons aussi à l'avenir des enfants de la bourgeoisie. Il ne faut d'esprit exclusif ni par en haut ni par en bas. Négliger les intérêts des masses laborieuses, ce

serait de l'iniquité et de la démence. Ne point pourvoir au progrès de la bourgeoisie, ce serait de l'apathie la plus fatale, ce serait déchaîner aussi les tempêtes révolutionnaires.

Ces réflexions saisissent ici l'observateur qui visite les principaux établissements d'enseignement populaire. Aujourd'hui, me disais-je, la plupart des fils des bourgeois sortent du collége pour aller à Paris, ou à Poitiers, ou à Toulouse, étudier le droit, ou pour suivre les cours des Facultés de médecine de Paris, de Montpellier ou de Strasbourg. Ils deviennent ainsi pour la plupart des avocats sans cause ou des docteurs sans malades; puis, las d'attendre la clientèle qui n'arrive point, ils retournent à leurs champs, lorsqu'ils ont des champs, redeviennent propriétaires et cultivateurs avec leurs réminiscences des Géorgiques pour tout apprentissage; ou encore ils cherchent à se faire une existence en devenant manufacturiers ou commerçants; cas auquel les douze ou quinze années qu'ils ont passées sur les bancs ne leur fournissent pour se guider que les souvenirs des Phéniciens, de Tyr et de Carthage; ou enfin ils se lancent dans la carrière des fonctions publiques, la mémoire encombrée des procédés peu constitutionnels des grands conquérants dont les batailles composent toute l'histoire de l'antiquité telle qu'on la leur a fait réciter. J'étais impatient de savoir si l'instruction qui est donnée ici aux fils des ouvriers jurait à ce point avec la vie réelle à laquelle ils sont destinés. Au fait, me disais-je, qui sait si au lieu de

leur apprendre ce dont ils ont besoin pour être, celui-ci bon maçon, celui-là habile charpentier, l'un charron, l'autre laboureur, on ne leur enseigne pas les sciences et la politique, et si l'on n'en fait pas des philosophes ou des littérateurs, sous prétexte que l'esclave Esope était un excellent grammairien, l'esclave Phèdre un versificateur consommé, et l'esclave Epictète un grand philosophe ? Après tout, ce n'eût été que le pendant du système dont le résultat est que tant de fils des plus modestes et des plus pacifiques bourgeois se croient de bonne foi à vingt ans appelés à recommencer Brutus ou Napoléon, se considèrent comme les suprêmes législateurs du monde civilisé, comme les arbitres du goût et des arts, ou, dans un accès d'abnégation, se réduisent aux plus humbles proportions de héros de romans ou de mélodrames. Il y a quelques années, les écoles d'arts et métiers d'Angers et de Châlons, qui étaient censées fournir de bons contre-maîtres, des chefs d'ateliers laborieux, vigilants et rangés, dont la main calleuse fût habituée à manier la lime et le rabot, étaient envahies par les x et les y, par la physique plus ou moins transcendante, c'est-à-dire inapplicable, et les pauvres jeunes gens soumis à ce régime pendant trois longues années, retournaient dans leurs foyers ouvriers détestables et maîtres pires encore, en supposant qu'ils le devinssent, race inféconde de métis, également impropre à commander et à obéir dans les rangs de l'armée industrielle.

Au lieu de ces écoles bâtardes que le gouvernement de Juillet, il faut le reconnaître, a beaucoup perfectionnées déjà, et qu'il améliore tous les jours, en attendant qu'il les multiplie et les applique aux besoins divers des industries spéciales, on rencontre à Toulouse des établissements nullement prétentieux, où le calcul différentiel et la métaphysique sont parfaitement inconnus, où les élèves ne reçoivent pas, à beaucoup près, une éducation mécanique et industrielle complète; car ce ne sont pas des écoles spéciales ni des établissements d'arts et métiers proprement dits, mais où un grand nombre d'enfants sont initiés à la fois aux éléments immédiatement applicables des sciences et aux arts libéraux, non seulement dans la limite où les élèves peuvent y trouver tous des délassements à leurs travaux, et une source d'inspirations honnêtes, pures et même larges, mais aussi, au profit du moins d'une minorité d'élite, sur une échelle assez grande pour qu'un avenir d'artiste soit ouvert à ceux qui seraient en droit de s'écrier : « Et moi aussi je suis peintre ! » Tous les cours y ont un cachet simple et positif. C'est frappé au coin de la pratique, et par conséquent la graine ainsi semée fructifie toutes les fois qu'elle tombe en bonne terre, tandis que l'éducation bourgeoise est combinée de telle sorte que nos jeunes gens, à qui nous avons péniblement appris l'algèbre, ne savent pas faire sans faute une addition quand il y a des décimales, et qu'après s'être pâmés sur les huit livres de la *Géométrie* de Legendre, ils seraient incapables

de mesurer avec exactitude la superficie d'un champ, fût-il régulier comme la place Vendôme.

Voici, par exemple, le programme de l'école populaire des Beaux-Arts et des Sciences industrielles de Toulouse :

MUSIQUE : *Solfége*, *Chant*, *Piano*, *Harmonie*; quatre cours, trois professeurs.— DESSIN : *Éléments*, *Ronde-Bosse*, *Modèle vivant*, *Gravure et Lithographie*; huit cours, cinq professeurs. — PEINTURE : *Peinture élémentaire*, *Composition*, *Anatomie*; trois cours, trois professeurs.— SCULPTURE : *Sculpture statuaire*, *Sculpture d'ornements*; deux cours, deux professeurs. — ARCHITECTURE : *Construction*, *Composition*, *Perspective*; deux cours, un professeur. — SCIENCES INDUSTRIELLES ; *Arithmétique et Algèbre*, *Géométrie et Planigraphie*, *Géométrie descriptive*, *Coupe des pierres et charpente*, *Mécanique appliquée*, *Physique et Chimie appliquées aux arts*; sept cours, quatre professeurs.

J'ai déjà dit qu'il y avait près de huit cents élèves inscrits aux cours de cette École.

De l'École des Beaux-Arts passons à l'École normale des instituteurs primaires. Le cadre de l'enseignement y est moins large; mais il offre profondément dessiné ce même caractère pratique qui est l'élément le plus parfait du succès dans la vie réelle, et qui, encore une fois, manque absolument à l'éducation bourgeoise. Il comprend neuf cours : 1° *Religion et morale*; un ecclésiastique en est chargé; 2° *Principes et méthode d'éducation*; 3° *Histoire et géogra-*

phie, comprenant l'étude de la sphère et le tracé raisonné des cartes; 4° *Mathématiques*, comprenant le calcul, les éléments de l'algèbre et la géométrie descriptive, qui est si essentielle à la plupart des arts utiles, et qui embrasse ici la levée des plans, la charpente, la coupe des pierres; 5° *Dessin linéaire, lavis;* dans ce cours on fait dessiner aux élèves, outre des ornements d'architecture et d'ameublement, des outils de mécanique ou d'agriculture et une grande variété d'objets usuels; ce sont ainsi de véritables leçons d'architecture; 6° *Physique et Chimie appliquées et Histoire naturelle;* 7° *Écriture;* 8° *Greffe et taille des arbres;* 9° *Musique.*

Pour renforcer encore le caractère pratique de l'École, pour que les jeunes maîtres qui devaient en sortir fussent autre chose que d'inexperts apprentis, on y a annexé trois écoles qui sont constamment dirigées par les élèves-maîtres à tour de rôle. L'une est une école primaire supérieure bien organisée, dont l'enseignement est à peu près la répétition de celui de l'École normale, et qui a déjà donné au département de bons agents voyers; l'autre est une école primaire ordinaire d'enfants; la troisième est une salle d'asile. Ces trois établissements, où les élèves-maîtres acquièrent une expérience anticipée, sont la première cause de réussite de l'École normale de Toulouse. Comment se fait-il qu'il n'existe rien d'analogue auprès de la grande École Normale de Paris où se recrute le bataillon sacré de l'Université, le corps enseignant des colléges royaux?

La tenue de cette école normale toulousaine inspire à qui l'examine une admiration sincère. L'institution est non moins remarquable par l'extrême économie avec laquelle elle est administrée. Le salaire de tous les professeurs réunis ne monte qu'à 5,600 fr., ce qui, en conscience, est trop peu. Il faut tout le zèle, tout le patriotisme du directeur, M. Souffarès, et de ses collaborateurs, pour qu'à ce prix l'école prospère. Tous les autres frais, à la charge du département, y compris les bourses, ne sont que de 8,400 fr. Ainsi, moyennant 14,000 fr., la Haute-Garonne a tous les ans quinze instituteurs instruits et déjà exercés, grâce à l'heureux système qui prévaut dans l'école. Un bon maître d'école lui revient donc à moins de 1,000 fr.: c'est le vingtième de ce que coûte une pièce d'artillerie de 24. En outre, une quinzaine d'instituteurs viennent tous les ans se retremper pendant deux mois au sein de l'école, s'y remettre au courant, et y prendre un bain de science et de pratique enseignante.

Ce mouvement ascendant de l'instruction primaire est général en France, quoique nulle part on ne surpasse ce qu'a réalisé Toulouse. Il me tombe sous la main en ce moment un journal de Châlons (Marne) où je trouve le passage qui suit :

« L'école primaire supérieure de Châlons compte » à peine quatre années d'existence, et déjà elle a » donné des résultats qui dépassent toutes les espé- » rances qu'on en avait conçues. Sur six élèves de » cette école naissante qui ont été admis à l'École

» royale d'arts et métiers, quatre ont obtenu des » bourses entières, deux autres ont obtenu des médailles à la fin de leur cours, qui n'a duré que deux » années, et l'un de ceux qui y sont encore est le quatrième de sa division. L'École primaire supérieure » a présenté trente-cinq candidats à l'École normale » primaire du département. Sur ce nombre, un seul a » été refusé ; vingt d'entre eux ont obtenu des bourses » entières ; tous les autres des demi-bourses. L'année » dernière, avant les vacances, les élèves ont soutenu un examen public, et après deux années d'études, ils ont répondu d'une manière bien satisfaisante sur les parties de l'enseignement ci-après » énoncées : la grammaire et les difficultés de la » langue française, l'arithmétique, la géométrie et » ses applications, la tenue des livres, l'histoire et la » géographie, tant ancienne que moderne, la physique, la chimie, la zoologie, la botanique, la » musique, et le dessin linéaire d'architecture et d'ornements. »

De toutes parts, sous ce rapport, de nouveaux progrès se préparent. Il faut hautement s'en féliciter, encore une fois. Mais je ne puis m'empêcher de penser que si la bourgeoisie reste inactive, si elle ne se traite pas comme elle traite les masses populaires, bientôt les rôles seront renversés, et c'est à ceux qui sont en bas qu'appartiendra en toute justice le titre de classe supérieure. Car, je vous le demande, entre un fabricant, un commerçant ou un propriétaire élevé comme le sont aujourd'hui les fils de la bour-

geoisie, et un contre-maître, un employé ou un ouvrier tels que ceux qui commencent à sortir des écoles populaires, à égalité d'aptitude, quel sera le plus entendu dans les arts manufacturiers ou dans l'agriculture ?

Les rôles, dis-je, seront renversés dans la vie réelle et positive, c'est-à-dire dans celle dont doivent se préoccuper les hommes d'État; car la vie réelle et positive des peuples, depuis que le génie de la féodalité a été vaincu et que celui de la paix domine, c'est la féconde activité de l'industrie agricole, manufacturière et commerciale. La noblesse a été rayée de ce monde dans le cataclysme de 93, parce que la bourgeoisie l'égalait en science, la surpassait dans la pratique des choses, et lui était supérieure aussi sous le rapport moral. N'est-il pas temps que la bourgeoisie se tâte le pouls pour savoir jusqu'à quel point elle veut, à force de négliger sa propre culture, se laisser dériver, relativement à la démocratie, vers une situation analogue à celle qu'occupait la noblesse par rapport à la bourgeoisie, il y a cinquante ans?

DU MIDI DE LA FRANCE.

MARSEILLE.

MARSEILLE.

I

La Méditerranée. — Les bateaux à vapeur.

Événements politiques, dans le passé et dans le présent, qu'a vus la Méditerranée; luttes qui s'y sont accomplies; grandes mêlées des nations. — Elle a été le champ-clos de l'Orient et de l'Occident. — L'accord des peuples méditerranéens consacrera plus qu'à moitié la paix du monde. — Comment cet accord sera facilité par le bateau à vapeur. — Cette invention fera plus pour la fusion des peuples qu'Alexandre ou que le Sénat romain. — Le concours des masses tend à remplacer les puissantes individualités. — Traversée de Marseille à Alexandrie réduite à huit jours. — État de la navigation à vapeur dans la Méditerranée. — Paquebots autrichiens. — Supériorité des paquebots des postes françaises. — Ils ont inauguré en

France la navigation à vapeur perfectionnée. — Extension à donner à cet admirable mode de communication.

Notes. — Nouveau service entre Marseille et Alexandrie. — Liste des bateaux à vapeur en service régulier sur la Méditerranée.

Marseille, 10 octobre 1838.

Pour nous Français, peuple belliqueux dans le passé, peuple civilisateur par les arts de la paix dans un prochain avenir, la Méditerranée est belle à contempler, et c'est une noble ambition que de vouloir en faire, s'il était possible, un lac français; car sur ses belles eaux d'immenses événements ont eu lieu, et d'autres non moins grands se préparent.

La lutte la plus longue et la plus acharnée, la plus féconde en prouesses, en vicissitudes inouïes, en prodiges de toute nature, est celle que se sont livrée d'un rivage de la Méditerranée à l'autre les hommes de l'Orient et ceux de l'Occident. La civilisation de laquelle nous relevons, nous tous habitants de l'Europe, est en marche, depuis l'origine des temps historiques, du levant vers le couchant. Du fond de l'Asie lointaine et de la Haute-Egypte, elle s'est avancée par une série de haltes jusque sur le littoral de l'Atlantique, le long duquel elle s'est rangée depuis l'extrémité sud de la Péninsule Ibérique jusqu'à la pointe septentrionale de la Grande-Bretagne. Mais au lieu de marcher d'ensemble sans se retourner, elle s'est presque à chaque instant re-

ployée sur elle-même, et il y a eu de sanglantes et impitoyables mêlées entre les colonnes des nations, qui toutes pourtant gravitaient vers le même but et accomplissaient le même pèlerinage.

Les fertiles pays qui bordent cette nappe magnifique de la Méditerranée ont servi de théâtre aux combats par lesquels les divers peuples, poussés par une même civilisation, et pour ainsi dire fils d'une même mère, se sont déchirés les uns les autres. Le littoral de la Méditerranée, c'est l'Espagne, qui fut conquise et reconquise par Rome et par Carthage, par les Maures et les vaillants réfugiés des Asturies; c'est l'Italie qui, avant d'être le trône du peuple-roi, avait été sillonnée par les Égyptiens, orientaux du Midi, et par des Barbares, orientaux du Nord; l'Italie qui a frémi sous les pas d'Annibal, qui à son tour a inondé la terre des flots de ses soldats victorieux, et qui depuis a tremblé un instant de voir les Parthes du moyen-âge, les Sarrasins, envahir la ville éternelle. Du côté de l'Adriatique, c'est l'Allemagne dix fois à demi asservie par les Turcs, et dix fois les repoussant de son sein; l'Allemagne qui a vu ses villes saccagées par les Mongols accourus de l'extrême Orient. Ailleurs c'est la France qui, sous Brennus, avait envoyé ses enfants sacriléges piller le temple de Delphes et s'impatroniser en Asie; qui, du temps des Croisades, montra à l'Europe le chemin de la Terre-Sainte, et fonda des fiefs féodaux dans les ci-devant domaines du peuple juif, et sur les bords

de l'Euphrate et de l'Oronte; c'est la France, naguère envahissant l'Égypte à la voix du demi-dieu des temps modernes, et qui aujourd'hui domine Alger, prenant ainsi vingt fois pour une la plus éclatante revanche des jours d'effroi où les Maures, fils de l'Orient, avaient pénétré jusqu'à la Loire. Le littoral de la Méditerranée, c'est l'Égypte, plus disputée encore que l'Espagne, et qui persiste à être la terre la plus fertile de l'univers, après les mille invasions qui l'ont dévastée, après les rois pasteurs et après Cambyse, après les ravages des chefs éthiopiens, des Omar et des preux d'Europe. C'est la côte d'Afrique, où brilla jadis l'opulente Carthage, qui s'inclina alternativement sous le joug des Massinissa, des Juba, des César et des Genséric, et où il a semblé jusqu'à ce jour que les populations sémitiques devaient indéfiniment lutter contre les nations issues de Japhet; la côte d'Afrique, où, à la suite de tous ces combats, les opulentes cités dans les basiliques desquelles prêchait saint Augustin sont réduites à de misérables villages gouvernés par des cheiks arabes ignorants et grossiers. C'est la Grèce, jadis poétique et policée, la Grèce autrefois riante et fertile, la Grèce que l'Orient et l'Occident se sont si souvent arrachée qu'ils l'ont mise en lambeaux; la Grèce gisant aujourd'hui sur les ruines du Parthénon, qui peu à peu se ranime au souvenir de sa gloire passée. Le littoral de la Méditerranée, ce sont les provinces d'Asie, naguère si belles, où s'élevèrent Antioche et Ninive, Ephèse et Tyr,

Palmyre et Jérusalem, et la sans pareille Babylone, et qui furent témoins des immortelles batailles de Troie et des triomphes d'Alexandre. Ce littoral, en comprenant dans la Méditerranée la mer Noire, qui en effet en est une dépendance, c'est également la Russie, successivement subjuguée par les Polonais et les Tartares; la Russie, asiatique par l'origine de sa population, européenne par la civilisation que lui ont imposée ses czars, missionnaires impérieux de l'Occident, la Russie menaçante aujourd'hui pour les peuples occidentaux presque autant que pour ceux de l'Orient. Enfin le littoral, interne pour ainsi dire de la Méditerranée, ce sont les îles que l'Orient et l'Occident se sont disputées pied à pied dans des combats herculéens, Chypre, Candie, Rhodes et Malte. La Méditerranée a été perpétuellement labourée par des flottes ennemies; c'est un champ-clos où, durant trente siècles, l'Orient et l'Occident se sont porté les plus terribles coups.

Ce sera donc un grand jour pour les amis de l'humanité que celui où la paix sera irrévocablement conclue entre les peuples qui entourent la Méditerranée. Le secret de la force de Rome et de la solidité de son empire, c'est que la Méditerranée fut toute à elle. Il est possible que le traité par lequel sera close la rivalité qui divise les peuples de la Méditerranée et les précipite les uns contre les autres depuis les temps du mythologique Bacchus, ne consacre pas la pacification de l'univers. Le monde

est devenu si grand depuis la découverte de l'autre hémisphère, et depuis que nous, peuples occidentaux, nous avons étendu les bras jusqu'au fond de la vieille Asie et avons atteint le céleste empire, qu'il y aurait présomption à croire que les destinées du genre humain tout entier doivent aujourd'hui se décider sur la Méditerranée; mais l'accord des peuples méditerranéens au sein d'une paix définitive changera toutes les conditions d'existence et de bonheur de cette famille de nations qui est la plus noble de l'humanité, et lui assurera sur le reste de l'univers, pour le plus grand bonheur de l'espèce, un ascendant irrésistible.

Cette miraculeuse alliance des peuples de la Méditerranée semble à la veille de s'accomplir; et l'honneur en reviendra, non à tel diplomate illustre, non à d'habiles hommes d'Etat, ou aux héroïques chefs d'une nouvelle croisade, mais à une simple invention mécanique, à une prosaïque combinaison de piston, de corps de pompes, de soupapes et de leviers, au bateau à vapeur, puisqu'il faut l'appeler par son nom. Car cette vaste entreprise doit porter le cachet de notre siècle, où toutes les grandes existences s'effacent, où il n'y a plus de puissantes individualités, où il s'accomplit des œuvres non moins gigantesques qu'aux époques les plus fameuses, mais où rien ne se fait nommément par tel ou tel homme, où tout est l'ouvrage, sinon de la ruche entière, du moins du concours incohérent d'ouvriers obscurs et çà et là épars. Cette paix du monde méditerra-

néen, cette union des nations distribuées autour de ce beau bassin, cette révolution dans la balance de notre planète, cette fin des boucheries consommées par les peuples ameutés sous les étendards des Agamemnon et des Hector, des Thémistocle et des Xercès, des Annibal et des Scipion, des Pompée et des Mithridate, des Kaleb, des Omar; des Ali contre les Godefroi, les Frédéric et les Baudouin, des Charles-Martel et des Abdérame, des Saladin et des Richard, des Mahomet II et des saint Louis, des Dandolo et des Soliman, des Huniade et des Amurat, des Sobieski et des Mustapha, tout cela sera opéré par le bateau à vapeur, c'est-à-dire par une invention dont le premier auteur reste indéterminé, qui, telle qu'elle est aujourd'hui, est le fruit des tâtonnements de vingt ingénieurs de toute nation et de cinquante fabricants isolés, et se manifeste aujourd'hui par le ministère de mécaniciens sans nom, privés de la conscience de l'immensité de leur travail, et préoccupés seulement de bien acheter et de mieux vendre. O vanité des vanités!

Et ne vous récriez pas, je vous en prie, contre cette palme que je voudrais décerner au bateau à vapeur. Grand Dieu! que diraient les héros grecs débarquant en Troade après une longue et périlleuse navigation? que penserait le sage Ulysse, qui consacra dix ans à retourner des ruines d'Ilion à son rocher pelé d'Ithaque, s'ils étaient mis face à face avec *le Dante*, avec *le Tancrède*, ou tout autre de nos paquebots, qui, partis de Marseille, touchent

à Constantinople ou à Alexandrie, le treizième jour, à l'heure exacte marquée par les règlements, après avoir pris terre dix fois en Italie, à Malte, en Grèce et dans l'Asie-Mineure. Avec un bon bateau à vapeur, Ulysse, disant adieu un matin aux rivages troyens, eût, dès le lendemain, en dépit d'Éole et de la tempête, retrouvé sa Pénélope avant le coucher du soleil, et épargné à son fils son laborieux pèlerinage. Dans peu d'années, grâce aux bateaux à vapeur, en diminuant le nombre des relâches intermédiaires, la traversée de Marseille à Constantinople ou à Alexandrie ne durera que huit ou dix jours (1). Sans remonter aux temps homériques, lorsque le général Bonaparte, après la victoire d'Aboukir, confia à la frégate *la Muiron* César et sa fortune, pour venir sauver la France de l'anarchie et de l'invasion, que n'eût-il pas donné pour avoir un de ces précieux bâtiments qui se jouent des vents, et partant des escadres anglaises! Lorsqu'en huit jours on traversera sûrement et régulièrement, au sein du comfort et de l'aisance, la Méditerranée dans sa plus grande dimension, que sera-ce, sinon un lac? Que formeront autour d'elle les gouvernements et les nations, sinon une sainte alliance de peuples et de rois? Qui peut dire qu'ils ne vivront pas comme s'ils étaient tous réunis sous une même loi et une même foi? Et s'il en est ainsi, le bateau à vapeur n'aura-t-il pas irrévocablement exécuté ce que la profonde politique

(1) Voir la note 19 à la fin du volume.

du sénat romain, à force d'héroïsme et de patience, n'avait pourtant fait qu'imparfaitement et pour un petit nombre de siècles, et ce que le plus extraordinaire des conquérants civilisateurs, Alexandre, essaya sans l'achever ?

A juger par l'état présent de la navigation à vapeur sur la Méditerranée, la France serait appelée à une éclatante mission dans les événements qui doivent préparer l'unité méditerranéenne, et à la prééminence dans cette confédération une fois constituée. Acceptons-en l'augure. Voici, en effet, ce que dit la statistique, qui mérite confiance et respect lorsqu'elle est exacte, tout comme la justice lorsqu'elle est juste. Il existe actuellement sur la Méditerranée soixante-dix bateaux à vapeur, dont trente-neuf sont français (1), et de nouveaux services s'organisent de toutes parts. Parmi tous ces bateaux, ceux qui se signalent le plus par leur bonne tenue, par leur marche et leur régularité, sont les paquebots des postes françaises. Je tiens à le dire hautement, parce qu'il a été de mode un instant de les décrier en vertu d'une sorte de patriotisme tout particulier qu'on ne rencontre pas ailleurs qu'en France. Les Autrichiens exaltaient leurs bâtiments aux dépens des nôtres, et ils avaient trouvé parmi nous plus d'un complice dans cette œuvre de rivalité nationale et de spéculation mercantile. Nos paquebots ne se sont vengés des calomnies habilement accréditées contre eux

(1) Voir la note 20 à la fin du volume. Liste des bateaux à vapeur.

qu'en marchant bien et qu'en laissant derrière eux leurs jaloux : *e pur si muovè !* Ils ont pourtant fait plus noblement encore, ils ont sauvé l'un de ces paquebots autrichiens si vantés, *le comte de Kollowrath*, que l'un d'eux trouva talonnant sur la jetée du Pirée. En même temps, le capitaine Marceau, commandant un autre de nos paquebots, démontrait la supériorité de nos navires à vapeur sur ceux des Anglais, en allant arracher d'une perte certaine un vaisseau de ligne britannique, *le Pembroke*, échoué par un temps affreux au milieu des brisants, près de Gibraltar, en vue de bateaux à vapeur anglais qui n'osaient s'exposer à lui porter secours.

Nos paquebots du Levant ont le mérite d'avoir inauguré en France la navigation à vapeur perfectionnée. Ils sont bien supérieurs aux bateaux de la marine royale qui partent de Toulon. Leurs formes sont plus gracieuses et plus savantes; avec un personnel d'un tiers moins nombreux, leur marche est plus rapide et moins pénible aux passagers; leurs aménagements sont plus élégants et plus commodes. Enfin, considération importante du point de vue parlementaire, car les commissions de la Chambre des Députés ont une aversion profonde pour ce qui coûte cher, ils brûlent moins de charbon. Sous ce rapport, comme sous tous les autres, ils surpassent *le Sphinx* si renommé, *le Sphinx* qui nous a ramené l'Obélisque, *le Sphinx* dont l'apparition dans notre marine fit une sensation profonde. Nos bateaux de 160 chevaux de la marine royale exigent, par vingt-

quatre heures, de 20 à 24 tonneaux de charbon. *Le Sphinx* se contente de 18. Ceux de nos paquebots dont les machines sortent des fonderies de M. Miller, de Londres, n'en dévorent que 14 tonneaux, quoique dans le même temps ils parcourent un espace plus grand d'un cinquième ou d'un sixième. Ceux dont les machines sont françaises ne franchissent pas le chiffre du *Sphinx*, 18 tonneaux. Or, en calculant le tonneau sur le pied de 40 fr., on voit que l'avantage de nos paquebots est considérable, et qu'ils sont en droit de compter sur la bienveillance d'une Chambre de Députés justement avare des deniers publics. Le nombre des voyageurs qui y affluent depuis qu'ils ont baissé leur prix, et qui produisent un encaissement toujours croissant, et le transport non moins productif des dépêches anglaises dans l'Inde, qui ne sauraient nous échapper, quoique les Autrichiens travaillent à les attirer vers leur Trieste, contribueront sans doute aussi à leur faire trouver grâce devant les plus inexorables économiseurs. Ils doivent d'ailleurs compter sur la protection active des hommes politiques dont les regards restent fixés sur les mouvements incertains des flottes turque et égyptienne, française, anglaise et moscovite, car ils ont la coque de bâtiments de guerre. Au besoin ils pourraient être armés en un clin d'œil. Ils sont commandés par des officiers de la marine royale et montés par des matelots d'élite. Ils sont disposés de manière à porter quatre de ces formidables canons à la Paixhans, du calibre de 80, dont

quelques coups bien ajustés suffiraient à mettre hors de combat le plus orgueilleux vaisseau de ligne.

Ce sujet de la navigation à vapeur sur la Méditerranée est presque inépuisable. Il y aurait des volumes à écrire sur l'extension à donner à cet admirable mode de communication à partir de Marseille dans toutes les directions, vers l'Italie et l'Espagne, vers la Turquie, l'Égypte et la Syrie, vers la Corse et Alger, qui ne seront mis en culture qu'à ce prix, et enfin vers les autres ports français de la Méditerranée, qu'une inconcevable explication des règlements sanitaires a empêchés d'être reliés par ce moyen au premier port de France. Il y a à signaler aussi plusieurs accroissements et diverses modifications à apporter au service actuel de nos paquebots. Je vous demanderai la permission de vous en écrire bientôt.

MARSEILLE.

II

Navigation à vapeur sur la Méditerranée. Grandes lignes sur l'Océan.

L'intervention du bateau à vapeur hâtera l'union de l'Orient et de l'Occident. — Rôle que la France doit jouer dans cette union. — Service des paquebots français dans la Méditerranée. — Ses lacunes et ses imperfections. — Rivalité des paquebots autrichiens. — Trajet entre l'Angleterre et l'Inde; *note*. — Marseille doit être le point de départ de la correspondance avec la Corse et avec Alger. — Bateaux à vapeur de Cette et d'Agde; heureuse influence qu'ils ont eue sur le bien-être de Marseille. — Difficultés de la passe de Marseille; le bateau à vapeur peut aider à les surmonter. — Le bateau à vapeur sera l'instrument de la richesse et de la gran-

deur de Marseille. — Obstacles suscités à la navigation à vapeur sur notre littoral du Midi, par les règlements sanitaires. — Intendance sanitaire moins rigoureuse en Espagne qu'en France. — Navigation à vapeur sur l'Océan. — Nécessité d'un bassin spécial au Havre pour les steamers transatlantiques. — Le bateau à vapeur nous servira à asseoir notre influence sur l'Amérique du Sud. — Patronage civilisateur que la France doit exercer sur cette partie du monde.

Notes. — Service direct sur Alexandrie. — L'Angleterre nous dispute le chemin de l'Inde par la Méditerranée. — Offres d'une compagnie pour le service général de nos paquebots méditerranéens. — Paquebots de la Corse et d'Alger. — Réforme des règlements sanitaires par M. Cunin-Gridaine. — Conférences internationales projetées pour les règlements de la navigation à vapeur méditerranéenne. — Avances inutilement faites au Havre pour l'établissement de ses paquebots à vapeur. — Vote des paquebots transatlantiques par la session de 1840.

Marseille, 12 octobre 1838.

La Méditerranée, vous disais-je, est comme un lit nuptial où se consommera l'union de l'Orient et de l'Occident; le bateau à vapeur est l'intermédiaire par le bon office duquel cette union sera accomplie. La France, dans cette œuvre magnifique, a un beau rôle à jouer, probablement le premier de tous. Elle semble avoir eu nettement conscience de l'importance de l'œuvre et de la mission qui lui était destinée, lorsqu'elle a créé son service de paquebots, qui est sans pareil sur les côtes de la Méditerranée. Rien de plus simple : on est toujours sûr de trouver la

France prête à se porter en avant lorsqu'il s'agit des intérêts de la civilisation.

Ces paquebots, qui aujourd'hui excitent l'admiration et la reconnaissance des populations du Levant, qui rehaussent l'éclat du nom français dans tous les parages de l'Orient, qui donnent au commerce national des facilités jusque là inespérées, et qui aideront puissamment Marseille à devenir la reine de la Méditerranée, auront cependant encore à invoquer l'attention du gouvernement et les votes des Chambres. Leurs règlements, que l'on a déjà modifiés avec bonheur, doivent être révisés en ce qui concerne le transport des échantillons et celui des marchandises de prix, transport qui y est prohibé aujourd'hui, au désespoir de notre commerce. « Ce » n'est pas, disent les négociants marseillais, pour » la vaine satisfaction de faire briller le pavillon tri- » colore aux yeux des Orientaux, ce n'est même pas » seulement pour déposer çà et là quelques passagers » et quelques lettres dans les échelles du Levant que » ces bateaux furent lancés. La pensée qui présida à » cette création était grande, sage et pleine d'avenir, » parce qu'au lieu de courir après une vaine glo- » riole, elle tendait à établir entre l'Orient et nous » des liens solides, des liens politiques et moraux » sans doute, mais aussi des liens matériels, des » liens d'intérêts et d'affaires, les seuls dont fasse cas » notre siècle démesurément positif. Ne méconnaî- » trait-on pas cette pensée, si on persistait à nous » interdire de recevoir par les paquebots à Constan-

» tinople un échantillon de blé d'Odessa, ou d'ex-» pédier avec leur aide dans l'Inde par Alexandrie » des étoffes de luxe (1)? » D'un autre côté, notre service de paquebots est incomplet encore en ce sens qu'ils laissent en dehors de leurs relâches quelques ports devenus des centres d'affaires. Puis la communication de Marseille à Alexandrie décrit aujourd'hui une courbe fort sinueuse. On longe l'Italie en touchant à Livourne et à Civita-Vecchia, et on gagne Malte. De là, au lieu de gouverner directement vers l'Égypte, on prend la route de Constantinople, et on se détourne vers Syra, où l'on rencontre le paquebot qui va d'Athènes à Alexandrie. Il serait à désirer que de Malte on se portât tout droit sur la cité d'Alexandre. Deux bateaux de plus suffiraient à cette extension de notre réseau, surtout si, supprimant les relâches sur les côtes d'Italie que les compagnies desserviraient parfaitement, on allait par la ligne

(1) Ce sont des obstacles réglementaires qui s'opposent à ce que des bâtiments de l'État opèrent le service des marchandises et à ce que des officiers de la marine royale soient assimilés, sous le rapport de la responsabilité, aux capitaines des navires du commerce. Si ces obstacles ne pouvaient être levés, ce serait une raison puissante pour que la gestion des paquebots fût confiée à l'industrie privée. Pour organiser ce beau service, pour lui assurer l'appui ou le respect du gouvernement dont il touche le territoire, il était indispensable que l'État se chargeât de l'installation. Mais une fois bien établi, on ne voit pas de motif absolu pour qu'il ne soit pas transmis à l'industrie privée, sous toute garantie de surveillance et de responsabilité. Il y a lieu de croire qu'ainsi il serait plus profitable au commerce.

Les paquebots autrichiens transportent beaucoup d'espèces de marchandises, des cotonnades et des cotons filés, par exemple.

la plus courte de Marseille à Malte. Qu'importe le produit des voyageurs et des lettres d'Italie, si l'intérêt de la politique française et celui du commerce national n'exigent aucunement que l'État se charge de les voiturer? Pourquoi l'État ferait-il concurrence aux particuliers lorsqu'aucun motif politique ne le commande? Est-il donc nécessaire que les entreprises du Trésor, comme celles des compagnies, présentent à la fin de chaque année de brillants inventaires? La France ne peut-elle pas, ne doit-elle pas immensément gagner à ses lignes de paquebots, lors même que les recettes directes du service ne couvriraient pas exactement les dépenses (1)? Et si l'on veut s'arrêter entre Marseille et la station de Malte, station obligée; car Malte est le grand carrefour de la navigation de la Méditerranée, ne serait-il pas mieux de toucher une fois de plus dans cette Corse que nous avons tant de raisons de mettre en valeur, en passant par Ajaccio, afin qu'il y ait égalité entre la côte occidentale de l'île et la côte orientale, qui a aujourd'hui le monopole des paquebots de Toulon? Au surplus la rivalité des Autrichiens de Trieste nous stimulera bon gré mal gré. De bonne volonté ou de force, si nous tenons à ce que la Méditerranée devienne même à demi un lac français, il faudra que nous poussions notre service de paquebots à la perfection qu'il est déjà près d'atteindre, que nous l'étendions d'un côté vers la Syrie par Beyrouth (2),

(1) Voir la note 21 à la fin du volume.

(2) Voir la note 22 à la fin du volume.

de l'autre par la mer Rouge jusqu'à Bourbon dans les mers de l'Inde, à droite le long de la Péninsule Ibérique jusqu'à Lisbonne, à gauche au-delà de Constantinople jusqu'au fond de la mer Noire. Il faudra que nous accélérions encore la marche de nos paquebots, et ainsi, par la multiplicité et la rapidité de nos lignes méditerranéennes, la propriété du chemin de l'Inde et de l'Asie la plus reculée (1), propriété que la nature a voulu nous réserver (2), et qui est plus précieuse que n'a jamais pu l'être celle du chemin de Bysance (3).

Le service des paquebots du Levant n'est pas le seul à améliorer dans la Méditerranée; il est encore moins celui qui doit l'être le plus profondément. Marseille est la métropole du littoral français de la Méditerranée; c'est à Marseille que doivent aboutir

(1) En ce moment, le trajet entre l'Angleterre et l'Inde par la France peut s'accomplir, à l'aide de bateaux à vapeur, en cinquante-quatre jours, savoir: de Douvres à Marseille, quatre jours; de Marseille à Alexandrie, treize jours; d'Alexandrie à Suez, par dromadaire, quatre jours; de Suez à Bombay, par bateau à vapeur, vingt-cinq jours. Total jusqu'à Bombay, quarante-six jours. De Bombay à Calcutta, à travers la presqu'île, huit jours. Total de Douvres à Calcutta, cinquante-quatre jours.

Le trajet de Marseille à Alexandrie pourrait facilement être réduit à huit jours; celui de Suez à Bombay ne tardera pas à être réduit à quinze jours; alors la traversée de Douvres à Bombay se réduirait à trente-et-un jours, et celle de Douvres à Calcutta, à trente-neuf jours.

Par les bâtiments à voiles, c'est un voyage de trois mois et demi à quatre mois.

(2) Voir la note 23 à la fin du volume.

(3) Voir la note 24 à la fin du volume.

tous les services publics de transport qui intéressent les particuliers. Comment donc se fait-il que les paquebots de la poste destinés à la Corse partent de Toulon, et que la ligne d'Alger ait le même point de départ? Du point de vue de l'intérêt des Français continentaux, Marseille ne souffre pas la comparaison avec Toulon; car Toulon est fort excentrique; et c'est bien pis du point de vue corse. Quelles affaires les Corses ont-ils à Toulon, et que peut Toulon pour la Corse? A quoi sert aux colons d'Alger de subir ce détour de Toulon pour se rendre à Marseille, ou pour retourner de France en Afrique? Est-ce que Toulon peut être un marché pour les produits de la Corse ou d'Alger? Certes, Toulon est bel à voir. Son arsenal est magnifique. Celui qui débarque à Toulon sent qu'il arrive chez un grand peuple, chez un peuple fort. Un amiral anglais ou russe qui aura visité Toulon en emportera l'idée que la France a une marine puissante; qu'elle possède de savants ingénieurs pour construire et équiper des navires, d'habiles officiers et de braves matelots pour les manœuvrer; mais sur ce point, n'est-il pas vrai? nos compatriotes de la Corse et d'Alger sont tout convertis, et ils se soucient fort peu de passer par les sensations qu'il est bon qu'éprouve un sujet moscovite ou britannique. Ce qu'ils calculent, c'est le temps qu'il leur faut pour se rendre à Marseille; car Marseille est pour eux une capitale. Or, les Corses se disent que le détour de Toulon, avec l'accompagnement des servitudes mi-

île de la Camargue, dont la superficie est égale au dixième d'un département, ait été transformée en la plus productive des fermes. Quoi qu'il en soit, pour parler non de ce qui sera, mais de ce qui est, il est certain que le territoire qui avoisine Marseille est loin de fournir de quoi nourrir la population qui pullule dans cette métropole. Le bétail y venait, jusqu'à ces derniers temps, de points éloignés et par la grand'route, au détriment des consommateurs, qui n'avaient ainsi que de la viande fatiguée et chère. Les bateaux à vapeur de Cette et d'Agde ont subitement remédié à cet inconvénient. Ils transportent tous les mois du Languedoc, dans la ville des Phocéens, des milliers de bœufs et des myriades de moutons, indépendamment d'autres denrées de toute espèce. Aujourd'hui la viande est beaucoup meilleure à Marseille, et le prix en a baissé d'un tiers ou d'un quart, m'a-t-on dit. Et voyez la supériorité de la marine à vapeur sur la marine à voiles : jusqu'à ces derniers temps le cabotage entre Marseille, d'une part, Cette et Agde, de l'autre, était fait par des caboteurs qui, y compris le temps de charger et de décharger, n'effectuaient annuellement que onze ou douze voyages en moyenne. Les bateaux à vapeur en font de cent à cent quinze, c'est-à-dire dix fois autant. Cette rapidité leur donne le moyen de compenser la dépense de leurs machines, et le fait est qu'en demandant au commerce les mêmes prix que le cabotage à la voile, les bateaux à vapeur procurent à leurs entrepreneurs, selon ce

qui m'a été assuré par des gens bien informés, des dividendes de 25 à 30 pour 100. Ces bateaux de Cette et d'Agde cumulent le transport des voyageurs avec celui des bêtes à cornes et à laine, à la grande satisfaction du public, qui aimerait mieux pourtant avoir des navires pour lui seul, d'autres étant réservés pour les bêtes; car le voyage de Cette à Marseille, qui, en diligence, absorberait trente-six ou quarante-huit heures, n'en prend que huit, ainsi que je viens de le dire, par les bateaux à vapeur.

Dès lors jugez quelle facilité résulterait, pour l'alimentation de Marseille et des villes voisines, de bateaux à vapeur réguliers entre Marseille et les terres fertiles distribuées autour d'elle à une certaine distance, entre Marseille et la Corse, et aussi entre Marseille et la Sardaigne, où les denrées de toute espèce sont constamment à fort bas prix, et qui, en retour des vivres qu'elle expédierait à Marseille, lui demanderait des productions françaises.

Ainsi Marseille a besoin de bateaux à vapeur, non seulement pour la prospérité de son commerce, mais même pour son boire et son manger. Ce ne sont pourtant pas encore là tous les services que cette belle invention peut rendre à Marseille. Depuis long-temps le commerce marseillais réclame une passe nouvelle qui permette aux navires de sortir par le vent de nord-ouest, vent violent, célèbre dans la Méditerranée sous le nom de mistral, et qui serait excellent pour pousser les navires loin de Marseille s'ils étaient une fois dehors. Mais la direction de la passe actuelle est

telle, que tout navire qui voudrait faire voile par le mistral serait infailliblement brisé. On a donc soulevé la question d'une autre passe qui serait dirigée de manière à être praticable en toute sûreté lorsque le mistral souffle; malheureusement, pour l'ouvrir entre les rochers, il faudrait dépenser 12 à 15 millions. Le bateau à vapeur donne le moyen de tourner la difficulté à bien moins de frais: traînés par des bateaux remorqueurs, les bâtiments braveraient le vent le plus impétueux jusqu'à ce qu'ils fussent en pleine mer, où le mistral leur deviendrait propice. Il existe des remorqueurs dans dix ports qui en ont moins besoin que Marseille. Liverpool et New-York en ont une escadre, et la Nouvelle-Orléans une flotte. Heureusement qu'une compagnie vient de s'organiser pour en doter Marseille (1).

Le bateau à vapeur doit donc être, je ne dirai pas le sauveur de Marseille, car Marseille n'a pas besoin d'être sauvée, mais l'instrument de sa grandeur et de sa richesse. Il est réservé au bateau à vapeur de répandre la prospérité sur toutes les rives de la Méditerranée, et cependant il y a à Marseille et sur notre littoral méditerranéen, une conspiration ourdie contre le bateau à vapeur, et cela sous prétexte de la santé publique. Cela me rappelle cette ligue dite *du Bien public*, que la féodalité avait organisée pour son seul bien contre un des rois de France. Parmi tous les ports qui avoisinent Mar-

(1) Voir la note 28 à la fin du volume.

seille, choisissons pour exemple celui de La Ciotat, qui, par bateau à vapeur en serait tout au plus à deux heures de distance. Si vous voulez vous rendre de Marseille à La Ciotat par terre, sur une route poudreuse, la diligence, après vous avoir cahoté pendant quatre heures, vous y déposera sans que ni maire, ni garde-champêtre vous demande votre passeport, sans qu'un docteur assermenté vienne vous tâter le pouls. On n'en agissait pas autrement même quand le choléra sévissait à Marseille. Mais pour vous y rendre en bateau à vapeur, il faudra, lors même que la santé de Marseille serait parfaite, que vous et chacun de vos compagnons de voyage vous ayez votre passeport et soyez muni d'un bulletin individuel de santé, bulletin qui se paie à l'intendance sanitaire et qui doit être renouvelé à chaque voyage. Il faudra, de plus, qu'une fois au port, un membre de l'intendance de La Ciotat soit là pour vous permettre l'entrée après examen des pièces. Si un seul passager avait oublié son bulletin de santé, ni lui ni personne ne pourrait mettre pied à terre; et si aucun des membres de l'intendance sanitaire, dont les fonctions sont gratuites, et qui par conséquent en prennent à leur aise, ne se rencontrait sur le quai pour délivrer son firman d'admission, vous auriez beau être en règle, il vous faudrait rester à bord. Que résulte-t-il de là? c'est que la navigation à vapeur, soit par escales, soit entre Marseille et un seul des ports qui l'environnent, n'existe point, excepté entre Marseille et

Cette. Ni entrepreneur, ni voyageur ne se soucie de se soumettre à ces formalités, à ces lenteurs, à ces déboires et à ces frais de passeports et de bulletins.

On pourrait se rendre de Marseille à Toulon en quatre heures, très commodément et très agréablement, car la Méditerranée ne ressemble pas à la Manche, qui est notre mer, à nous Parisiens, et que l'on trouve constamment intraitable. On met de sept à neuf heures pour faire le même trajet par une mauvaise route et de lourdes diligences. On pourrait de même aller en dix heures de Marseille à Nice; on en met plus de trente par terre. Remarquez que l'on accorde aux bateaux pêcheurs une patente qui dure un an, et avec laquelle ils sont toujours et partout admis en libre pratique. Comment donc refuser à des entreprises considérables, telles que celles de bateaux à vapeur, ce qu'on accorde au premier venu qui veut pêcher? Vous serez surpris d'apprendre qu'en Espagne même, sur la côte de Catalogne à Roses et à Palamos, on est plus accommodant qu'en France. Ce que je trouverais de gai dans ce prétendu régime de santé, s'il pouvait y avoir rien de gai dans un abus qui devient une calamité publique, c'est cette profonde théorie des docteurs de la santé, en vertu de laquelle le virus pestilentiel, qui d'ailleurs n'existe point à Marseille, est formidable lorsqu'il est importé à La Ciotat ou ailleurs par la voie de mer, et devient tout d'un coup inoffensif et anodin quand il se meut par terre. C'est que probablement ils auront reconnu dans les

soubresauts des diligences une vertu purgative désinfectante et antipsorique, grande découverte qui aurait déjà dû concourir pour le grand prix Monthyon à l'Académie des Sciences (1).

Certes il serait dangereux de modifier les règlements sanitaires imposés aux navires qui viennent du Levant, autrement qu'avec l'assentiment de toutes les autres puissances méditerranéennes. Ce serait nous exposer à voir les navires français traités dans les ports d'Italie ou d'Espagne comme des pestiférés; mais, pour ce qui concerne la navigation entre la France et l'Italie, la France et l'Espagne, ou tout au moins entre les différents ports français, rien ne serait plus simple que de tracer des règlements qui multiplieraient la navigation à vapeur sur les bords civilisés de la Méditerranée, sans compromettre la santé publique. Il suffirait d'ordonner qu'en temps ordinaire, c'est-à-dire lorsque la peste n'existe sur aucun point de notre littoral, les navires à vapeur portant des voyageurs qui viendraient d'un port français à un autre, ou qui desserviraient plusieurs escales sur le territoire français, seraient admis en libre pratique sans rien avoir à exhiber de plus que les papiers de bord ordinaire. Pour satisfaire les plus timorés partisans du *statu quo*, on pourrait encore mettre un garde de santé à bord de chaque bateau. L'Italie et l'Espagne accèderaient évidemment aux mêmes dispositions, à charge de

(1) Voir la note 27 à la fin du volume.

réciprocité, et dès lors nous verrions bientôt se développer, entre tous nos ports de la Méditerranée et entre tous ceux qui nous avoisinent, le mode de transport le plus rapide, le plus doux et le plus économique (1).

Je ne puis quitter ce sujet de la navigation à vapeur sans songer avec regret aux progrès inouïs que celle de l'Angleterre vient d'accomplir dans l'Océan. Un journal américain disait dernièrement que les détails du couronnement de George III avaient été apportés d'Europe en Amérique par un navire dont la traversée dura quatre-vingts jours, et que grâce aux bateaux à vapeur, le couronnement de la reine Victoria avait été connu à New-York le quatorzième jour. Fait non moins digne d'attention, le nombre des passagers suit la même progression que la célérité du passage. Le *Great-Western* a eu jusqu'à cent quarante voyageurs de la chambre (*cabin passengers*). Lorsqu'un paquebot à voiles en réunit trente, il s'estime heureux. Ces changements à vue ne doivent pourtant nous inspirer à nous Français que des regrets; car la France ne se les est point encore appropriés, et ils profitent au commerce anglais au détriment du nôtre. En conjurant donc le gouvernement et les Chambres d'accorder à la navigation à vapeur sur la Méditerranée les encouragements qu'elle réclame, disons-leur que nos ports de l'Océan, non moins que ceux de la Méditerranée, attendent avec une juste impatience qu'il leur soit

(1) Voir la note 28 à la fin du volume.

permis de jouir de ces merveilleux véhicules pour les relations internationales. Les Havrais qui sont entreprenants (1), qui comprennent la portée de l'association, et qui d'ailleurs se sentent en danger d'être écrasés par leurs rivaux de Liverpool, les Havrais ne demandent pas mieux que d'organiser une ligne de paquebots entre leur ville et New-York ; mais ils manquent d'un bassin où des navires de la taille du *Great-Western* puissent entrer. Il est donc indispensable que le port du Havre soit augmenté d'un bassin spécial où ces vastes *steamers* se mettraient à l'abri, ou tout au moins qu'on élargisse les portes d'un des bassins actuels (2). Il faut que les fonds nécessaires soient votés dès cette session, et que nos ingénieurs procèdent aux travaux avec cette activité que déployèrent les ouvriers du calife Aroun-al-Raschid lorsque, par les ordres du Commandeur des Croyants, ils transformèrent dans le délai de vingt-quatre heures une bicoque en un palais.

Puis il faut que le bateau à vapeur nous serve à asseoir notre influence sur l'Amérique du Sud où, si les sympathies naturelles et la communauté d'éducation religieuse ne sont point des signes trompeurs, nous sommes appelés à remplir la mission de protecteurs et de guides. C'est un terrain sur lequel nous sommes certains d'être préférés aux Anglais et aux Américains du Nord, pour peu que nous fassions

(1) Voir la note 29 à la fin du volume.

(2) Voir la note 30 à la fin du volume.

des avances. Là est l'avenir du commerce bordelais comme celui du commerce du Havre est aux États-Unis, comme celui de Marseille est dans le Levant. Gardons-nous de blâmer le gouvernement des démonstrations sévères et énergiques, auxquelles, après avoir fait preuve d'une extrême longanimité, il a eu recours contre les autorités du Mexique et de Buénos-Ayres! Il gémit, plus que personne, de la dure nécessité où on l'a réduit. Mais n'êtes-vous pas frappés de cette idée que le quart des sommes qu'auront coûtées les blocus de la Vera-Cruz et de la Plata, suffirait à la construction de paquebots à vapeur grands comme des frégates de premier rang, entre la France et le golfe du Mexique, entre la France et le Brésil ou les provinces de la Plata. Combien de Français iraient alors visiter ces parages! Combien de familles d'outre-mer enverraient alors leurs enfants dans notre belle France? Et, ainsi qu'on l'a dit, là où vont les hommes, là vont les affaires. Quel secours pour nos colonies, qui naturellement serviraient de point de relâche et d'approvisionnements à ces rapides navires! Et quoique assise sur la Méditerranée, Marseille devra nécessairement obtenir une part de ce service transatlantique, parce que Marseille, pour être la reine de la Méditerranée, ne dédaigne pas l'Océan, qu'elle y fait d'immenses affaires et qu'elle est le port naturel de Lyon, de Saint-Etienne et de toute la vallée du Rhône, l'une des parties les plus industrieuses du royaume.

Les Chambres s'empresseront de voter les crédits supplémentaires qu'aura exigés le double blocus de Buénos-Ayres et du Mexique, parce qu'elles ne reculent devant aucun sacrifice toutes les fois qu'il s'agit de l'honneur national. Mais s'abuserait-on en supposant qu'elles seraient aussi bienveillantes pour la paix que pour la guerre, qu'elles témoigneraient autant de bonne volonté pour rattacher à notre amitié l'Amérique espagnole que pour la canonner? Est-ce trop compter sur leur intelligence des tendances du pays et de l'avenir de la France que de croire qu'après avoir octroyé sans hésiter 15 ou 20 millions, que sais-je? pour mettre à la raison le dictateur Rosas et pour foudroyer le château d'Ulloa, elles se prêteraient avec non moins de zèle à l'établissement bien moins dispendieux, bien autrement utile et, tranchons le mot, bien autrement glorieux, de navires qui mettraient l'Amérique à nos portes, qui attireraient ses fils chez nous, qui ouvriraient ces riches pays à nos industriels, à nos savants, à nos artistes, et qui établiraient entre ces populations aujourd'hui lointaines et nous une alliance qui serait indissoluble, parce qu'elle serait fondée sur les intérêts et sur les besoins des deux parties; besoin d'appui et de civilisation chez les Américains, besoin chez la France d'exercer un patronage civilisateur et d'ouvrir des débouchés à son commerce (1).

(1) Voir la note 31 à la fin du volume.





MARSEILLE.

III

Position de Marseille. — Améliorations qui lui sont nécessaires.

Belle situation géographique de Marseille. — Trois grands alliés naturels du Rhône : le Rhin, le Danube et la Loire. — Nécessité d'un canal du Danube au Rhin, à portée de la France. — Marseille, étape de la grande route de l'Angleterre aux Indes. — Avantages naturels qu'a Marseille sur Livourne, Gênes et Trieste. — Amsterdam, entrepôt de la mer du Nord, trouve une rivalité dans les ports du Havre et d'Anvers; Marseille peut, si elle le veut et si on l'aide, dominer toute concurrence. — Mouvement comparé des ports de Marseille, Gênes et Livourne. — Liaison du Rhin avec le Rhône trop négligée. — Griefs de Marseille contre les Marseillais :

Marseille manque de docks. — Mauvaise navigation ; usages et règlements commerciaux arriérés ; mauvaises conditions du port ; privilèges abusifs de la corporation des Portefaix ; manque de communication par eau avec la vallée du Rhône. — Améliorations entreprises par les Marseillais. — Canal de la Durance ; fonderie de la Ciotat ; chemin de fer d'Alais à Beaucaire. — Complément des voies navigables qui entrent dans le système de communication de Marseille. — Les abus des quarantaines seront détruits par les bateaux à vapeur. — Le chemin de fer de Marseille à Paris et au Nord a la plus haute importance ; rapprocher Paris de Marseille, c'est étendre notre domination dans la Méditerranée. — Nécessité d'agrandir le canal d'Arles à Bouc et d'améliorer le lit du Rhône. — L'accroissement de Cette doit stimuler le zèle de Marseille.

Notes. — De la navigation à Marseille. — Tableau comparatif des recettes de douanes effectuées dans les ports de Marseille, le Havre, Bordeaux et Nantes. — Lenteur des opérations de la douane. — Canal de Marseille. — Manifestations de l'esprit d'association à Marseille. — Avantages des docks. — De la franchise du port de Marseille ; c'est par les docks qu'on l'obtiendra sous la seule forme qui soit désirable. — Améliorations introduites dans le service des quarantaines. — Des conditions d'existence des ports ; centralisation qui s'opère dans le grand commerce ; intérêts que représente un grand port. — De l'emplacement d'un dock à Marseille. — De l'importance commerciale du Rhône et de son amélioration. — Le chemin de fer de Marseille au Rhône, à Paris et à la mer du Nord, voté en 1842.

Marseille, 14 octobre 1838.

Si vous prenez une carte de l'Europe, et que vous examiniez la distribution des régions qui la composent, la direction des grands fleuves qui sont les voies naturelles de transport et qui marquent le tracé obligé de toute communication à pentes douces et faciles, celle des chaînes de montagnes qui constituent au contraire des séparations contre lesquelles

l'art peut lutter, mais qu'il ne renverse pas, vous serez frappé de l'admirable position de Marseille. Sur les bords de la Méditerranée occidentale et dans tout l'ouest de l'Europe il n'y a pas une ville aussi bien située. Depuis l'extrémité orientale des Pyrénées, en Galice, jusqu'à la pointe orientale du Balkan, sur la mer Noire, il existe au travers du continent une série continue de montagnes qui ne laissent passer du nord au sud aucun puissant cours d'eau, si ce n'est le Rhône. A ce privilége le Rhône joint celui de s'approcher des sources des plus fortes artères qui sillonnent l'occident de l'Ancien-Monde, et une partie même de l'orient. Remontez, en effet, le Rhône et la Saône, qui en est le prolongement rectiligne, vous aurez alors devant vous, ainsi qu'à votre droite et à votre gauche, trois autres fleuves qui, avec le Rhône, se tournent le dos deux à deux et forment une croix. C'est le Danube, qui va de l'Occident à l'Orient se décharger dans la mer Noire; c'est la Loire, qui se rend de l'est à l'ouest dans l'Atlantique; c'est le Rhin, qui du midi porte ses eaux vers la mer du Nord. La lacune que la nature avait laissée entre les quatre fleuves est à peu près complétement remplie, 1° par le canal du Centre qui relie le Rhône à la Loire par la Saône, et 2° par le canal appelé tantôt canal Napoléon, tantôt canal Monsieur, aujourd'hui canal du Rhône au Rhin. Un autre canal, enfin terminé, celui de Bourgogne, joint le Rhône à un cinquième fleuve qu'il est impossible de passer sous silence quand il s'agit du commerce français

et de transports actifs, c'est-à-dire à la Seine. Pour que le Rhône soit soudé à tous les bras de la croix, et qu'il soit aussi le débouché obligé des plus grands fleuves de l'Europe vers la Méditerranée, il ne manque plus qu'un canal, celui du Rhin au Danube, ouvrage que Strasbourg réclame, que Bâle sollicite, dont le prince éclairé qui gouverne le Wurtemberg est vivement préoccupé, et qui ne demande plus pour être ouvert que l'assistance active de la France.

C'est Marseille qui tient les clefs du Rhône sur la Méditerranée. Marseille est donc la maîtresse d'accaparer entre ses mains le commerce de transit de la Méditerranée avec l'Angleterre, la Belgique, l'Allemagne centrale et la Suisse. Marseille est une étape obligée sur la grande route de la Grande-Bretagne à l'Inde; Marseille a reçu de la nature le monopole de l'approvisionnement du sud-est de la France. Marseille, étant ainsi forcément un centre d'affaires, est appelée pour cela seul à attirer à elle le commerce d'entrepôt maritime qui a toujours fleuri dans la Méditerranée, qui suffit jadis à la splendeur de Tyr et de Carthage. Lorsque nous aurons complété le système de communications rapides et économiques par bateaux à vapeur ou par chemin de fer, de Paris à Marseille, qui peut dire ce que les Marseillais feront de leur cité, à la seule condition de le vouloir?

Il ne dépend que des habitants de cette cité et du gouvernement, dont le concours est indispensable à une entreprise aussi vaste, de concentrer chez elle

les affaires de cinquante à soixante millions d'hommes avec la Méditerranée. Le marché national lui offre des consommateurs bien autrement nombreux que ceux de l'étroite lisière qui relève de Livourne ou de Gênes, ou des pays endormis encore qui sont à portée de Trieste. Pour le transit elle devrait ne point connaître de rivaux; car au lieu de beaux fleuves à son service, Livourne, Gênes et Trieste n'ont derrière elles que des montagnes qui leur barrent le chemin: ici les Apennins, là les Alpes. Ce que l'industrieuse race des Hollandais avait fait d'Amsterdam donne une faible idée de ce que doit être Marseille. Pour Amsterdam, le marché national était restreint, car le territoire et la population des Provinces-Unies étaient fort exigus: c'était l'équivalent de trois ou quatre départements. Mais Amsterdam dînait de l'entrepôt et soupait du transit, dont Marseille ne tire encore qu'une portion congrue. Amsterdam, située aux bouches du Rhin comme l'est Marseille aux bouches du Rhône; Amsterdam posée entre la Baltique et la mer du Nord d'une part, et l'Océan de l'autre, comme Marseille entre la mer Noire et la Méditerranée à sa gauche, l'Océan à sa droite; Amsterdam différait cependant de Marseille en ce qu'elle devait bientôt avoir des compétiteurs, et ne pouvait l'éviter, et que Marseille est libre de n'en point avoir. Londres devait ravir à Amsterdam l'entrepôt de la mer du Nord et de la Baltique. Le Havre, Anvers et Hambourg devaient, en ajoutant quelque peu aux dons de la nature les ouvrages des hommes, disputer

à Amsterdam le transit du continent. Pour le transit et l'entrepôt, Marseille triomphera sans peine de ses émules, et particulièrement de Gênes et de Livourne, car véritablement ce ne sont pas des athlètes dignes de son courroux.

Il est inévitable que Marseille prenne bientôt son rang; mais aujourd'hui Gênes et Livourne lui tiennent tête; Marseille ne les bat que pour le commerce national, qui est nécessairement plus considérable quand on a derrière soi des populations pressées, que lorsqu'on est réduit à deux millions et demi de clients comme Livourne, où à cinq millions de Piémontais et de Lombards comme Gênes. Mais c'est là un triomphe dont Marseille et le gouvernement ont lieu de s'enorgueillir, puisque c'est du bien qui vient en dormant à la ville des Phocéens. Comment, en effet, Lyon, Avignon, Saint-Étienne et Nîmes s'approvisionneraient-ils ailleurs ? Au contraire, pour le commerce d'entrepôt maritime et pour le transit, Marseille a le dessous. Livourne, qui n'a que l'Arno à sa disposition, transite trois fois plus que Marseille, qui possède le Rhône. Voici, en effet, comment se répartit le mouvement des trois ports :

	COMMERCE national et cabotage.	COMMERCE d'entrepôt maritime.	COMMERCE de transit.	TOTAL.
Marseille. . .	548,420 ton.	64,900 ton.	6,680 ton.	620,000 ton.
Gênes	236,500	160,000	3,500	400,000
Livourne. . . .	159,000	85,000	16,000	250,000

Relativement à Trieste, l'infériorité de Marseille, en ce qui concerne le commerce d'entrepôt et le transit, est plus marquée encore, et chaque jour elle le devient davantage.

La conséquence à tirer de là, c'est que Marseille ne profite point de sa belle position. L'Europe occidentale est pour elle comme si elle n'existait pas et comme si une muraille de la Chine s'élevait tout autour de la vallée du Rhône. Il devrait y avoir un va-et-vient animé d'affaires entre Marseille et le Havre, entre elle et Anvers et Rotterdam, entre elle et la Suisse et le lac de Constance, forum commercial pour l'Allemagne du Midi; entre elle et les rives du Danube, entre elle et les bords du Rhin, entre elle enfin et les marchés intérieurs de Francfort et Leipsig. C'est tout au plus si à Marseille on connaît les noms de Leipsig, de Francfort, de Rotterdam, d'Anvers et du lac de Constance. Le Danube y est ignoré comme l'Orénoque. Quant au Rhin, on trouve à Marseille de hardis penseurs qui sont persuadés que ce n'est point un fleuve fabuleux, qu'il subsiste en réalité, et ils vous diront parfaitement où il a sa source et son embouchure; ils vous nommeront les pays qu'il arrose, et même ils ont remarqué que le fossé rectiligne formé par le cours du Rhin, adossé à celui du Rhône, semblait destiné par la nature à être sillonné par un commerce extrêmement actif entre le Midi et le Nord; mais vous chercherez en vain l'indice de quelques efforts attestant que les hommes s'appliquent à utiliser cette trouée faite par la nature.

Et en tout cela, demanderez-vous, à qui la faute ? à tout le monde, aux Marseillais, à l'administration centrale du royaume, à nous tous, Français ; aux circonstances au milieu desquelles la France a été clouée jusqu'à ces derniers temps où la féodalité a été définitivement terrassée par le génie du travail, de qui doivent procéder le bon ordre et la prospérité des empires.

Énumérons les griefs de Marseille contre les Marseillais.

Si, venant de Paris, vous débarquez à Anvers, vous serez frappés de l'aspect ancien de cette ville. Vous croyez un instant avoir rétrogradé d'un siècle au moins. Voilà l'architecture espagnole, des rues étroites comme celles d'une cité du moyen-âge, voilà des madones, voilà des églises où la population se presse en silence, et avec tous les signes de la dévotion, au pied de la croix, sous les tableaux de Rubens. En un mot, Anvers vous paraîtra du passé debout, du passé solide sur sa base. Eh ! oui, sans doute, ici le style extérieur des maisons sent le passé. Oui, les gens d'Anvers ont conservé la foi religieuse ; c'est encore du passé, soit, du passé cependant qui vaut mieux que l'incrédulité égoïste du présent. Mais pour les habitudes du négoce, pour l'esprit des affaires, pour la science du commerce maritime, Anvers est au courant de tout ce que le présent a de plus avancé. Maintenant transportez-vous de France en Angleterre, de Paris à Londres. Là encore le passé vous étreint ; là encore vous trouvez les croyances reli-

gieuses bien assises. Là, il est de bon ton, ce qui doit paraître celtique, pélasgique ou même mythologique à des Français, de vénérer l'autorité royale, et l'on y prend au sérieux l'adage constitutionnel que la personne du roi est inviolable et sacrée. Là même la pairie est héréditaire, l'aristocratie avec tout l'attirail de ses formes exclusives et orgueilleuses est ou semble ferme sur son piédestal, et les radicaux osent à peine la regarder en face; là le droit d'aînesse est la loi commune, même parmi la bourgeoisie. L'Angleterre, sous plusieurs rapports essentiels, est plus enlacée dans les us et coutumes du passé que l'Autriche; car je ne sache pas qu'en Autriche les maris mènent leurs femmes au marché, la corde au cou, pour les vendre au plus offrant et dernier enchérisseur. Mais à côté de ce passé qui s'est perpétué immuable, et dont quelques parties pourtant, il faut le proclamer, sont aussi de l'avenir, vous trouvez dans la Grande-Bretagne la plus haute expression du progrès matériel. Voyez ces docks, avec leur annexe de la *maison commerciale*, qui dématérialisent pour ainsi dire le commerce; voyez ces Banques, cette *maison de liquidation* (*Clearing-House*) qui résume et simplifie les transactions à un degré inexprimable; voyez ce dédale bien ordonné de manufactures, de comptoirs, de navires; voyez ce colosse de la Compagnie des Indes, qui compte à elle seule deux fois autant de sujets, de tributaires que l'autocrate, et qui le défie, lui et ses cosaques; voyez l'esprit d'association avec les merveilles qu'il enfante, ces canaux qu'il a creu-

sés, ces chemins de fer qu'il étend sur le territoire, ces colonies qu'il crée ou qu'il peuple; voyez l'infinie variété des inspirations du génie commercial, ces habitudes d'ordre, cet art d'économiser le temps, ces ressources de la mécanique heureusement invoquées à tout instant pour économiser le travail; admirez ce dédain de l'homme pour les obstacles que lui oppose la nature.

De l'Angleterre maintenant passons à Marseille. Marseille a retenu du passé la foi religieuse et l'esprit de famille, et j'espère bien qu'elle ne s'en dessaisira point. Marseille garde au fond du cœur un tendre penchant pour la politique rétrospective; mais si Marseille se plaît ainsi, en religion et en politique, à tenir la tête tournée vers le passé, en négoce et en industrie s'est-elle, d'un pas délibéré et sûr, avancé vers l'avenir? Je vous en fais le juge. Sous le rapport maritime, Marseille a de mauvais navires, Marseille navigue mal et navigue peu (1); ce sont des étrangers, et particulièrement des Génois qui lui amènent les marchandises, ou les transportent au loin pour elle. Marseille est sous l'empire d'usages commerciaux arriérés, de règlements maritimes qui ne devraient exister que dans la bibliothèque de l'Académie des Inscriptions, et Marseille ne se plaint qu'à demi de cette tyrannie qui lui coûte si cher. Marseille ne sent pas encore assez que l'union fait la force. Elle ne méconnaît pas

(1) Voir la note 32 à la fin du volume.

l'esprit d'association, mais elle le pratique presque toujours sur une petite échelle (1). S'il suffisait d'être économe, d'être infatigable au travail, Marseille serait déjà le premier port du monde. Mais il n'y a de succès brillants et durables dans cette lutte commerciale qu'aujourd'hui tous les peuples se livrent les uns aux autres avec passion, qu'à la condition de suivre pied à pied ses rivaux, de s'emparer de leurs découvertes, de leurs procédés nouveaux, et de leurs coutumes meilleures. Le commerce marseillais a des leçons à prendre à Londres, à Liverpool, à Amsterdam, à New-York. Trieste, qui prétend être son émule et qui justifie cette prétention, pourra lui fournir aussi quelques enseignements. Elle devrait même ne pas dédaigner d'interroger les cités plus modestes de Gênes et de Livourne. Que les Marseillais, persistant, s'il leur plaît, à donner au passé un gage de leurs sympathies, semblable à ces fleurs qu'on dépose sur des tombes, continuent à se faire représenter au Parlement par M. Berryer. Il serait fâcheux qu'un pareil orateur fût banni du Parlement. Il importe à l'honneur de la révolution de Juillet qu'elle se rehausse en triomphant de pareils adversaires. Il est à regretter toutefois que ce soit d'une cité comme Marseille qu'il reçoive son mandat. Cela jure. Le lot naturel, légitime, de M. Berryer serait de représenter quel-

(1) Dans l'organisation de la navigation marseillaise, le principe d'association joue un grand rôle. Chaque somme a un intérêt représenté par une ou plusieurs parts proportionnelles.

que vallée retirée des Pyrénées, ou des Alpes, ou d'Auvergne, hérissée de châteaux, asile des derniers fauteurs de l'ancien régime. Passons cependant M. Berryer aux Marseillais, puisqu'ils le veulent absolument. Il n'y a pas grand mal si par là ils entendent seulement témoigner de leur fidélité aux principes des sociétés. Ces principes sont éternels. Mais ce serait bizarrement entendre le culte du passé que de demeurer fidèles à des habitudes et à des procédés commerciaux et maritimes qui n'ont rien de commun avec les immuables lois des empires, et que la mécanique et la raison s'accordent à frapper de déchéance.

Vous dirai-je maintenant, pour vous mettre au courant des reproches que Marseille est en droit d'adresser au pouvoir central, que le port de Marseille, ce port qui rapporte au Trésor trente millions par les douanes (1), n'est qu'un cloaque vaseux et infect; que, sur la moitié de son contour, les navires ne peuvent venir à quai; qu'ils y sont entassés, et qu'en attendant leur tour ils y éprouvent les plus fâcheux retards; que les procédés de chargement et de débarquement y sont d'une barbarie telle que le grand prince Tamehameha II, roi des îles Sandwich, disciple des Américains du Nord, il est vrai, en industrie comme en méthodisme, s'indignerait qu'on en tolérât de pareils dans sa capitale d'Honolulu; que l'opération du déchargement qui, dans le dock de Sainte-Catherine à Londres, se termine

(1) Voir la note 33 à la fin du volume.

en huit heures, dure ici un mois; qu'entre autres institutions du passé, l'autorité laisse subsister à Marseille, de complicité d'ailleurs avec la population, le privilége d'une corporation de portefaix qui impose au commerce des frais excessifs, à ce point que le commerce d'entrepôt des grains, qui est considérable dans la Méditerranée, et qui suffirait seul à occuper une marine respectable, est, par le bon plaisir des portefaix, devenu impossible à Marseille (1); que le personnel des douanes n'y est pas suffisant pour la prompte visite des marchandises, et qu'il donne, dit-on, aux voyageurs amenés du Levant et de l'Italie, par les paquebots, une médiocre idée de l'urbanité française (2) : ajouterai-je qu'aucune des lignes de transport qui doivent unir Marseille et la Méditerranée à la mer du Nord et à la Manche n'a encore été rendue parfaite; et que le Rhône lui-même, dans lequel viennent déboucher toutes les artères de la navigation qui tendent vers Marseille, le Rhône, qui aurait dû être rendu aisément navigable à la remonte comme à la descente de son embouchure à Genève, le Rhône est jusqu'ici demeuré dans le pur état de nature. Enfin Marseille manque d'une bonne communication par eau

(1) Les frais perçus au profit des portefaix pour l'entrée et la sortie d'un sac de blé valant à l'entrepôt 16 à 17 fr., sont de 1 fr. 55 c. Avec un droit municipal de mesurage, ils s'élèvent à 1 fr. 75 c., c'est plus de 10 pour cent de la valeur de la marchandise. A Gênes et à Livourne la totalité des frais supportés par le sac de blé ne dépasse pas 35 c.

(2) Voir la note 34 à la fin du volume.

avec la vallée du Rhône. Il faut aller par mer jusqu'aux bouches du fleuve et franchir la barre qui est mobile. Le canal d'Arles à Bouc, qui est destiné à remplacer le fleuve et qu'on atteint facilement de Marseille après une courte traversée maritime, reçoit les navires de mer, mais il n'est pas assez large pour les bateaux à vapeur, inconvénient auquel il serait aisé de remédier sans grands frais. Il a d'ailleurs un tarif excessif : aussi est-il désert.

Je fais trève à ce réquisitoire pour vous signaler les améliorations qui s'accomplissent ou qui vont surgir, et qui attestent qu'il n'y a aucun danger de voir Marseille périr dans l'impénitence finale ou le gouvernement négliger de développer les germes de sa prospérité. Marseille a conscience de ses destinées, et commence à les préparer par de nobles efforts. Marseille a voulu, comme Liverpool, avoir derrière elle son Manchester et son comté de Lancastre, et elle est à la veille de les posséder, car c'est avec les capitaux de Marseille, ou au moins de quelques Marseillais, que le bassin houiller d'Alais va être mis en valeur et relié au Rhône par un chemin de fer déjà aux trois quarts achevé, et dont la dépense, ô prodige! ne surpassera pas les devis. C'est par des capitaux marseillais que ce bassin admirable se couvrira de fabriques, de fourneaux et d'usines. Marseille veut avoir, de plus que Liverpool, des fabriques dans son propre sein ou dans sa banlieue. Elle ouvre donc à ses frais, sans la moindre subvention de l'État, un canal au moyen duquel

elle tirera de la Durance, en même temps que l'eau nécessaire aux fontaines publiques, à la propreté et à la salubrité de la ville, ainsi qu'à l'irrigation de son territoire et à l'embellissement de ses poudreuses bastides, une force motrice économique et abondante. Le canal de Marseille est appelé à rendre à la ville des Phocéens un autre service. En lui empruntant un mètre cube d'eau par seconde, on aurait le moyen d'approvisionner un canal jusqu'à présent impraticable faute d'eau alimentaire entre l'étang de Berre et Marseille. L'étang de Berre communiquant avec le port de Bouc et avec le canal d'Arles à Bouc, on aurait ainsi une excellente navigation intérieure de Marseille au Rhône (1). Marseille se convertit à l'esprit d'association. Il y a deux ans, lorsque plusieurs de ses principaux négociants s'associèrent pour donner l'essor à l'exploitation des mines d'Alais et à la construction du chemin de fer d'Alais à Beaucaire, c'est-à-dire pour faire jaillir au profit des Marseillais une source de fortune, la voix publique leur témoigna sa reconnaissance en les qualifiant de *bande noire*, ce dont au reste la Bourse de Paris les consola en cotant leurs actions à 100 pour 100 de prime. Mais hier on disputait de toutes parts les actions d'une Banque; aujourd'hui on offre au gouvernement de se charger du chemin de fer de Marseille à Avignon, et si le gouvernement accepte les conditions qu'on lui propose,

(1) Au sujet du canal de Marseille à la Durance, voir à la fin du volume la note 35.

tout Marseillais tiendra à honneur et à profit de figurer parmi les souscripteurs. Marseille a compris que la navigation à vapeur devait être l'instrument de sa grandeur, et des capitalistes marseillais viennent de fonder à la Ciotat une fonderie qui, par l'excellence de son outillage, annonce déjà un rival aux plus beaux ateliers de l'Europe; et ne s'arrêtant pas en si beau chemin, ils se sont associés au patriarche des chemins de fer, à Stephenson, pour joindre à la fabrication des machines de bateaux celle des locomotives. Quelque jour ils entreprendront d'égaler les Hollandais, qui ont conquis leur patrie sur la mer, en délivrant de l'inondation de la mer la plaine de la Camargue qui, sous l'influence combinée du soleil du midi et des eaux du Rhône, se couvrirait bientôt d'autres moissons et d'autres prairies que celles que les digues néerlandaises protègent contre la mer du Nord (1).

De son côté, le gouvernement de Juillet a eu la belle pensée de créer entre Marseille et le Levant un admirable service de paquebots qu'avant peu il aura porté à la perfection, de faciliter par une subvention la construction du chemin de fer d'Alais à Beaucaire. Il a mûri un plan de travaux qui doubleront la surface utile du port de Marseille, le doteront de beaux quais sur tout son pourtour, et y rendront par conséquent l'embarquement et le débarquement des marchandises aussi simples et aussi

(1) Voir la note 36 à la fin du volume.

prompts, sinon que dans les docks anglais, du moins qu'aux *Wharves* de New-York. Dès cette session le projet de loi sera présenté aux Chambres (1), et la session suivante ne s'écoulera pas que les Chambres ne soient saisies du plan complémentaire des ouvrages indispensables pour assainir ce même port, aujourd'hui foyer de miasmes empestés. On est fondé aussi à espérer la fin du monopole fatal des portefaix. La construction d'un dock le fera évanouir, et d'après les paroles qui s'échangent entre l'administration et une compagnie composée des hommes les plus considérables de Marseille, alliés de grands capitalistes parisiens, il y a lieu de croire que l'année 1839 ne se passera pas sans qu'il soit commencé aux risques et périls de l'industrie privée. Par ce dock, Marseille serait réintégrée dans la jouissance de tous les avantages qu'elle avait jadis comme port franc (2) et même de quelques uns de plus qui sont inhérents au système des *Warrants* (3), et elle n'aurait pas à supporter les inconvénients d'une semi-captivité ou d'une sorte de quarantaine (4) qui sont inséparables de la franchise des ports, telle qu'on

(1) Voir la note 37 à la fin du volume.

(2) Voir la note 38 à la fin du volume.

(3) A New-York, comme dans beaucoup d'autres villes, le quai du port, au lieu d'être en ligne droite, est dentelé de manière à offrir une grande quantité de débarcadères saillants entre lesquels viennent se placer les navires. C'est ce que dans la langue anglaise on nomme *Wharves*.

(4) Voir la note 39 à la fin du volume.

la concevait autrefois (1). Enfin l'un des projets de dock, celui qui a le plus de chances d'être préféré, mettrait le commerce en possession, moyennant un faible supplément de dépense, d'une nouvelle passe de sortie qui comblerait ses vœux (2).

Le canal du Centre, la Saône, la Moselle, font partie de diverses lignes de navigation de Marseille au nord de la France, de la Méditerranée à la mer du Nord et à l'Océan; les tarifs du canal du Centre ont été réduits; la Saône et la Moselle s'améliorent. Le canal de Marseille à Bouc, celui de l'Aisne à la Marne, et de la Marne à la Saône, sont des compléments nécessaires des ces grandes artères navigables qui aboutissent à Marseille de l'extrémité opposée du territoire. Il n'a pas tenu à l'administration que le canal de l'Aisne à la Marne ne fût voté l'an dernier (3). Le canal de Marseille à Bouc par l'étang de Berre, sans lequel Marseille resterait séparé du Rhône, et celui de la Marne à la Saône, qui ouvrirait à Marseille tout le nord du royaume et la Belgique, sont maintenant aux études. Le canal du Rhône au Danube par le Rhin, qui profiterait à Marseille autant qu'à Strasbourg, à Mulhouse et à Bâle, et qui serait une excellente machine de guerre contre la ligue des douanes prussiennes dont on nous enlace de toutes parts, le canal du Rhône au

(1) Voir la note 40 à la fin du volume.
(2) Voir la note 41 à la fin du volume.
(3) Voir la note 42 à la fin du volume.

Danube ne peut manquer de faire bientôt l'objet de négociations diplomatiques.

Le bateau à vapeur fera justice de l'abus des règlements sanitaires qui maintenant isolent les ports français les uns des autres. C'est lui aussi qui soulève la question de la réforme des quarantaines infiniment trop prolongées, réforme plus pressante, au dire des Marseillais, que la réforme électorale; c'est lui qui servira d'irrésistible auxiliaire à notre gouvernement pour décider les États méditerranéens à organiser un congrès contre la peste, contre-partie et revanche des congrès contre la liberté. Extirper la peste ou l'amoindrir, ce serait ajouter un magnifique fleuron à la couronne de Marseille.

Ce à quoi Marseille aspire le plus aujourd'hui, et ce qu'il dépend du gouvernement de lui accorder; ce qui la préoccupe au plus haut degré, c'est un chemin de fer vers Paris qui, avec ceux que le Nord a déjà ou qu'il est sûr d'avoir, mettrait Marseille en rapport accéléré avec le Havre et avec Dunkerque, avec Bruxelles et Anvers, et avec Londres par Paris.

Pour exécuter jusqu'à Paris cette belle communication sur tous les points où les bateaux à vapeur ne peuvent, provisoirement du moins, y suppléer, il n'y aurait qu'à jeter deux tronçons, l'un entre la Saône et la Seine, l'autre entre Marseille et Avignon ou Beaucaire. Combien il doit tarder qu'ils soient commencés à ceux qui veulent que la France se signale dans la carrière de l'utile, conçu sur des proportions qui soient grandioses comme la pensée

française! Mettons à profit le temps pendant lequel l'Europe jouit de la paix. Accomplissons, tant que le canon sommeille, ce que nous nous trouverions si heureux de posséder si la guerre éclatait. N'oublions pas qu'il nous serait aisé de retrouver dans la Corse et l'Algérie des colonies plus florissantes et plus productives que celles que nous eûmes jadis dans les parages de l'Occident, mais qu'il faut, à cette fin, que Paris soit rapproché de la Méditerranée. Songeons aussi que tant que Paris restera séparé de Marseille par un trajet de quatre à cinq jours, le midi de la France demeurera privé de la lumière qu'il attend du nord, et enfin notre prétention de dominer dans la Méditerranée ne sera qu'une boutade vaniteuse (1).

Cependant que Marseille ne s'abuse pas sur les services que lui rendra le chemin de fer du Rhône. Elle ne doit pas perdre de vue d'autres améliorations dont quelques unes dépendent d'elle plus particulièrement, et dont la réalisation n'importe pas moins à sa prospérité. Il lui faut un dock, et elle peut se le donner elle-même. Il lui faut l'agrandissement du canal d'Arles à Bouc, afin que les bâtiments maritimes, et même les bateaux à vapeur, après être allés par mer de Marseille à Bouc, puissent remonter jusqu'à Arles, sans s'aventurer parmi les brouillards de l'embouchure du Rhône. Il serait même à désirer, si c'était possible sans une excessive dépense, qu'il y eût un canal de Marseille à Bouc. Il est néces-

(1) Ce chemin a été voté en 1842.

saire surtout que le gouvernement pourvoie à l'amélioration du Rhône. Ce fleuve semble abandonné par l'administration, et malgré les sollicitations du pays, il demeure le plus souvent impraticable, quoique nos constructeurs fassent des prodiges pour le couvrir de bateaux à vapeur appropriés à son régime, et quoique la nature lui ait prodigué les ressources les plus précieuses pour que les transports y soient faciles, l'élément moyennant lequel on peut toujours, quand on le veut, rendre un fleuve navigable, je veux dire l'eau. A Lyon, avant de s'être grossi de la Saône, le Rhône roule, lorsqu'il est le plus bas, 225 mètres cubes par seconde (1); à Paris, pendant l'étiage, la Seine n'a que 100 mètres cubes et quelquefois un peu moins (2). Avec les améliorations que nous venons d'énumérer (3), Marseille sera incomparablement et à jamais le premier port du continent, elle balancera l'importance de Londres; mais si on les différait plus long-temps, Marseille se verrait infailliblement supplanter par Trieste, par Gênes, par Livourne. Bien plus, sur le sol français

(1) C'est le résultat d'un jaugeage de M. Kermaingant. Un jaugeage plus récent de M. Garella porterait plus haut le débit du Rhône à l'étiage.

(2) Voir à la fin du volume la note 43.

(3) Depuis que le canal du Rhône au Rhin a été entrepris, le canal de la Saône à la Marne, qui est du plus grand intérêt pour la France de l'Est, et spécialement pour les progrès de la grande industrie du fer dans la région éminemment ferrifère de la Haute-Marne, et qui, en tout état de chose, eût rendu de grands services à Marseille, acquiert pour elle une importance toute naturelle.

elle serait dominée par une rivale pour qui la nature a beaucoup fait et qui est en faveur auprès du gouvernement. Le port de Cette est placé à droite du Rhône aussi favorablement que Marseille à gauche. Cette occupe même sur le littoral une position plus centrale que Marseille qui est reléguée proche de la frontière. Cette a un admirable canal, celui de Riquet, qui l'unit à la Garonne, à Toulouse, à Bordeaux. Cette est en possession d'une autre ligne navigable qui la joint au Rhône, à Montpellier et à d'autres importantes cités. Cette est déjà formidable pour Marseille; son commerce est en croissance rapide, et elle dépouillera la ville des Phocéens de la primauté (1) si celle-ci ne fait entendre sa voix, si pour obtenir qu'on l'écoute et qu'on vienne à son secours elle ne s'aide elle-même par de nouveaux efforts, et si ses enfants ne se mettent d'acoord pour parler et agir comme un seul homme.

(1) Voir la note 44 à la fin du volume.

DE L'AUTRICHE

ET

DE SON GOUVERNEMENT.

Notes prises en 1840, pendant un voyage à Carlsbad.

Aspect de Nuremberg.— Le roi Louis de Bavière, architecte.— Forteresse d'Ingolstadt. — Le canal Louis, du Rhin au Danube; travaux habilement dirigés par M. de Pechmann.— La France devrait opérer, sur sa frontière, la jonction du Rhin et du Danube; tracés proposés. — Gouvernement parlementaire sans avocats, en Bavière. — Tableau de la Bohême; caractère de ses populations, calme et quiétude de leur existence; richesse du sol. — Mines de Joachimsthal. — Stabilité politique de la Bohême. — Vicissitudes sociales et politiques en Europe; en fait de revirements, rien n'y paraît impossible maintenant; cependant l'empire d'Autriche doit en être exempt. — Caractère paternel de la domination autrichienne en Bohême. — Joseph II, réformateur et philosophe avant la révolution française; influence qu'eurent sur lui les idées fran-

sion de la propriété en France; aux environs de Paris (*Note*); elle a fait passer le sol dans les mains des ouvriers des campagnes; mais elle est devenue excessive au point de compromettre le développement de la liberté véritable. — L'association pourrait remédier à cet inconvénient. — Autres moyens d'y remédier, caisses d'épargnes, placements en rentes sur l'État, placements industriels convenablement garantis. (*Notes.*) — Réforme des écoles bohêmes; développement donné à l'instruction professionnelle. — Déclassement ou non classement des individus, cause grave de perturbation dans les sociétés; comment on l'a prévenu en Bohême. — Réforme de l'enseignement médical en France; nombre comparé des étudiants et docteurs de 1830 à 1842; mouvement de la population scholaire de la Faculté de droit de Paris. (*Notes.*) — Mesure prise par M. Villemain pour convertir une partie des colléges communaux en colléges industriels. (*Note.*) — Écoles centrales des arts et manufactures à Paris; école de la Martinière à Lyon; école des apprentis de Nantes; école du commerce de M. Blanqui.

Caractère bienveillant du Saxon. — La Saxe et Leipzig; triomphe et défaite de nos armes; souvenirs douloureux. — Le Christ du pont de Dresde. — Supériorité de l'industrie saxonne. — Soins donnés en Saxe à l'éducation professionnelle. — Leipzig, entrepôt de l'Association allemande; sa population rapidement croissante; son commerce de librairie florissant. — Constitution parlementaire de la Saxe. — Modicité des salaires en Saxe. — Chemins de fer.

Prague, ville de palais; aspect général; caractère de ses monuments; ses deux ponts, images du passé et du présent; souvenirs historiques et guerriers que réveille l'aspect de Prague. — La guerre de Trente-Ans; statues d'argent de la cathédrale. — Catholicisme romain de la Bohême; pratiques et images; pays de Jérôme de Prague et de Jean Huss. — Caractère de la race slave. — Rôle qu'ont joué les Jésuites dans la conversion des Bohêmes; légende de saint Jean Népomucène. — Autorité et liberté, double caractère du dogme chrétien; les jésuites ont méconnu le dernier. — Souvenirs français. — Prague, asile de la branche aînée des Bourbons. — Cadeau de l'impératrice Marie-Louise au couvent des Prémontrés; les *Liliacées*. — Autel restauré par madame la duchesse d'Angoulême. — L'évangile de Reims sur lequel les rois prêtaient serment est un manuscrit slave. — Du patriotisme; sens qu'attachent à ce

mot les Autrichiens; c'est l'explication du mot de Louis XIV : *l'État c'est moi ;* c'est la théorie exposée par Napoléon dans un article du *Moniteur* dont la conclusion était que l'empereur était le premier représentant de la nation française; c'est le vrai sens monarchique.

Nuremberg, 15 août 1840.

Cette ville est un Pompéi du XVe siècle, parfaitement conservé, enrichi de tout le bien-être et de toute l'aisance de la civilisation moderne, et rempli d'une population heureuse. Nuremberg tout entier est comme une de ces pièces de musée qu'on garde sous verre. J'ai entendu dire à de bons juges qu'ils l'admiraient plus que Munich. Sur la place du marché est une antique fontaine d'un goût exquis, qu'on a récemment restaurée avec bonheur. Les églises, toutes envahies par le culte réformé, sont restées telles qu'elles étaient lorsque Nuremberg était catholique. Tableaux, statues, autels, tombes, rien n'y manque. L'église de Saint-Laurent contient un tabernacle de Kraft, magnifique joujou de sculpture, de quelque soixante pieds de haut, qui semble achevé d'hier, tant il est frais, quoiqu'il compte plusieurs siècles. Jamais on ne fit de plus jolis et de plus délicats festons en pierre. La pierre n'avait pas été mise au monde pour cette destination-là (1).

(1) C'est du calcaire de Kelheim, blanc et à grain fin, semblable aux pierres lithographiques, qui abondent, comme on sait, en Bavière.

Le royaume de Bavière est, peut-être, le pays où l'on maçonne le plus. Le roi Louis a entrepris et achève une belle capitale, à laquelle on peut appliquer ce qui avait été dit de Versailles, que c'était un favori sans mérite : car Munich est une ville à peu près aussi mal située que le rendez-vous de chasse adopté par Louis XIV pour y placer la plus somptueuse des résidences royales. Il élève en outre à Ingolstadt, sur le Danube, une forteresse qui coûtera, dit-on, 50 millions de francs. Ce sera une citadelle intérieure qui ne protégera aucune frontière. Ériger de pareils ouvrages, de la part des grands États, je doute que ce soit sagesse; mais incontestablement, de la part des petits États, c'est de la déraison, les petits États ne pouvant plus avoir de guerre pour leur compte. Cette fortification d'Ingolstadt est impopulaire en Bavière. Le XIXe siècle autorise, encourage et honore le goût des constructions, et dans son écusson figurera une truelle, mais il veut que ce soit pour l'utile.

Le roi de Bavière a commencé extra-constitutionnellement les fortifications d'Ingolstadt; cela lui a réussi. Une fois la chose entamée, les chambres n'ont pas cru pouvoir reculer. Il est vrai que les travaux avaient duré plusieurs années quand elles furent saisies de la question.

Le roi Louis semble avoir pris Louis XIV pour modèle. Il bâtit, comme le grand roi, de magnifiques monuments, de vastes citadelles. Il protège noblement les arts, les dirige lui-même avec goût,

et leur a ouvert chez lui une vaste carrière. Il a voulu avoir aussi son canal des deux mers, en joignant le Rhin au Danube, et par conséquent la mer du Nord à la mer Noire; c'est plus grandiose encore que la pensée de Riquet. Le canal Louis, c'est le nom qu'on lui donne, est un bel ouvrage, à peu près terminé aujourd'hui par une compagnie qu'a puissamment aidée l'Etat. Il a 173 kilomètres de long. Ses dimensions sont presque identiquement celles de nos canaux à grande section. Il va du Regnitz, affluent du Mein, chercher un affluent du Danube, l'Altmuhl, qui apporte le tribut de ses eaux à ce roi des fleuves européens à Kelheim, un peu au-dessus de Ratisbonne. On le construit sur les plans de M. de Pechmann, conseiller supérieur des travaux publics (*Oberbaurath*), qui, malgré son âge avancé (il a près de soixante-dix ans), en surveille personnellement l'exécution avec une ardeur juvénile. Il est toujours allant et venant, à pied, tout le long de la ligne. Nous avons fait une assez longue course au bief de partage, et ses vieilles jambes ont lassé les miennes. Durant le cours entier de sa longue vie, ce vénérable ingénieur a poursuivi l'exécution de ce canal; c'était le rêve de ses jours et de ses nuits; et maintenant il raconte, comme Nestor, les péripéties de bonne et de mauvaise fortune qu'a eu à traverser son projet chéri. Plusieurs engins remarquables ont été employés sur le canal Louis. M. Beyschlag, conseiller des travaux publics, adjoint à M. de Pechmann pour la direction des

travaux, m'a fait voir tout près d'ici, à Dutzendteich, dans les ateliers de M. Spæth, mécanicien habile, une machine qui doit servir à enlever les terres dans une tranchée de 88 pieds bavarois (25 mètres 70 centimètres) de profondeur. Au bief de partage, où l'on creuse une tranchée immense dans un terrain de sable blanc, une autre machine fort ingénieuse a été mise en œuvre pour enlever les sables. Elle a fait la fortune de l'entrepreneur. L'inventeur de ces mécanismes est M. Hartmann, l'un des sous-ingénieurs du canal.

Il est fâcheux pour la France que cette communication du Rhin au Danube s'opère sans qu'elle ait aussi la sienne. Le Danube est le grand chemin continental de l'Orient. Il nous faudrait un canal, à nous, entre ces deux puissantes artères, au travers du duché de Bade et du Wurtemberg ou de la Suisse. Divers tracés ont été proposés : l'un gravissant le plateau de la forêt Noire par le vallon de la Kintzig, vis-à-vis Strasbourg; l'autre quittant le Rhin à Waldshut, au-dessus de Bâle; un troisième prenant son point de départ au lac de Constance. Un canal français (ces trois-là le seraient), du Rhin au Danube, serait une consécration matérielle de l'alliance de la France avec l'Allemagne, alliance bien désirable.

Le roi de Bavière a une autre ressemblance avec Louis XIV : il est peu parlementaire. Il ne s'est pas avisé d'aller exhorter les chambres au silence, en équipage de chasse et le fouet à la main: de nos

jours, c'eût été trop féodal, même pour l'Allemagne; mais il a trouvé le moyen de *déparlementariser* le parlement, je veux dire de le rendre infiniment sobre de discours. Un article de la constitution interdit l'entrée de la chambre des députés aux fonctionnaires, sauf l'autorisation du roi. Or, l'on a assimilé les avocats aux fonctionnaires, et, à l'égard de MM. de l'ordre, le roi a systématiquement et sans exception fait usage de son *veto*. Un gouvernement parlementaire sans avocats est un curieux phénomène. Il fallait avoir, comme le roi Louis, la riche imagination d'un poëte pour résoudre un tel problème.

Ce prince diffère cependant de Louis XIV en ce qu'il est aussi économe, aussi rangé dans ses dépenses personnelles que le grand roi était fastueux et prodigue. C'est à force d'ordre dans sa maison et au moyen de réductions considérables sur quelques unes des dépenses improductives de l'Etat, sur l'entretien de l'armée, par exemple, que, sans obérer ses sujets, il est parvenu à mener de front un incroyable développement d'entreprises coûteuses.

Carlsbad, 20 août 1840.

De la Bohême et du Gouvernement autrichien.

Je ne sais quelle épithète caractéristique les géographes, grands dessinateurs de silhouettes, ont l'habitude de décerner à la Bohême. Je m'imagine que, les uns, préoccupés de l'aspect du sol, disent que c'est une contrée montueuse et boisée, riche en mines de tout genre. D'autres, plus attentifs au personnel qu'au matériel, doivent tracer à peu près ainsi son portrait : « La Bohême est un pays habité par un peuple aux mœurs douces et aimables, au tempérament docile et soumis sans bassesse. Les Bohêmes sont braves d'abord quand il le faut, tous les Européens le sont, mais moins que d'autres ils sont enclins à la violence (1); ils sont laborieux et appliqués plus que leurs voisins du midi, les Autrichiens, et cependant, à peu près autant qu'eux, sensibles aux joies de la consommation. » Un troisième, ayant vu dans les moindres villages passer des enfants

(1) Il se commet très peu de meurtres en Bohême. La population de la Bohême est l'une de celles qui se conforment le mieux à cet article du décalogue :

Homicide point ne seras.

On assure qu'elle n'a pas tout-à-fait aussi bien la notion du tien et du mien.

pieds nus, un violon sous le bras ou une clarinette à la main, pour se rendre à l'école, définira la Bohême, la terre musicale par excellence. Les Anglais, qui sont disposés à juger les nations par les auberges et les aubergistes, doivent inscrire dans leurs comptes-rendus que la propreté n'est pas l'attribut dominant du pays. Sur ce point cependant, si l'on en jugeait d'après Carlsbad, l'arrêt serait bien injuste; Carlsbad est la ville la plus coquettement proprette qui se puisse voir. Pour moi, si je me hasardais à écrire une géographie sous le coup de l'impression que j'ai ressentie en arrivant, je donnerais à ce pays l'épithète de paisible. Ce calme de la vie dont je trouve ici l'empreinte sur tous les visages et dont on se sent bientôt imprégné soi-même, c'est si neuf et si bon pour un Français! Quand on compare une physionomie bohême aux nôtres, je parle des seules physionomies masculines, on est tenté de croire que le Français est au lendemain d'une attaque de nerfs, au lendemain et à la veille aussi. Il faut qu'ici, me disais-je, on passe de meilleures nuits qu'en France. Eh non! ce sont de meilleurs jours.

La Bohême est aussi un pays paisible. Dans cette atmosphère tranquille, les poumons s'épanouissent, et le sang circule plus doucement. Ce n'est pas un calme plat, image de la mort, c'est une activité ordonnée et sans secousses, qui dans son ensemble n'est point sans grandeur, car il y a même un caractère de majesté dans toute masse considérable

qui se déploie avec régularité. Pour chacun en particulier, c'est une vie modestement heureuse, où, autant qu'il est donné à notre nature, il y a équilibre entre les jouissances et les désirs. Rien ne ressemble moins au lugubre repos du cachot ou du cloître. C'est un mouvement continu, exempt de soucis, embelli au contraire par cette gaîté un peu insouciante qu'inspire une sécurité complète.

La Bohême est aussi un pays riche, le sol y est fertile. C'est une des contrées, comme la France, heureusement situées dans une latitude moyenne, qui produisent à peu près tout ce que réclament les besoins de l'homme, parce qu'elles touchent à la fois au nord et au midi. Elle récolte du vin qu'on vante, quoique le cru de Melnick ne soit pas propre à faire oublier les nôtres. Grâce à la betterave, elle produit du sucre aussi bien que les Antilles. Les entrailles de la terre y recèlent des richesses incomparables. La Bohême est adossée aux montagnes appelées l'Erzgebirge, parce qu'elles sont métallifères par excellence. C'est au milieu de l'Erzgebirge qu'est le classique Freiberg, où tout ingénieur de mines doit faire un pèlerinage, comme autrefois tout bachelier espagnol à Salamanque. On y trouve le fer et le plomb, le cuivre et l'étain, l'argent lui-même. Les mines d'argent de Joachimsthal, à deux pas de Carlsbad, ont une grande renommée; bien des millions en ont été retirés. C'est le nom de Joachimsthal qui a fait celui de thaler, adopté aujourd'hui encore pour l'unité monétaire en Prusse, et,

par corruption, celui de dollar, quoique, il faut le dire, si le mot dollar vient de Joachimsthal, il ne sera plus permis de rire avec le poëte de ceux qui veulent qu'*alfala* vienne d'*equus*. La Bohême possède en abondance des mines de houille qui valent ou vaudront, quand on en tirera parti, mieux que des mines d'or. Ces trésors de la surface et du fond sont presque tous exploités avec un succès croissant. Une personne parfaitement digne de confiance m'a affirmé qu'il n'y a pas de pays en Europe qui, matériellement, ait fait, depuis trente ans, plus de progrès que la Bohême.

Ce caractère de quiétude qu'on trouve dans toute la partie allemande de l'empire (j'en laisse à part les possessions italiennes), les populations bohêmes et autrichiennes le conserveront-elles? Je suis porté à répondre par l'affirmative. Les révolutions ne paraissent pas devoir venir troubler l'activité paisible de cette ruche bien ordonnée. Sans doute en fait de bouleversements et de revirements brusques, on peut croire aujourd'hui que rien n'est impossible. Les hommes de notre époque ont vu Louis XVI solidement affermi sur le trône après la paix de Paris, qui consacra l'indépendance des Etats-Unis, et huit années plus tard ils l'ont revu gravissant les degrés de l'horrible machine de Guillotin. Ils étaient à l'Opéra lorsque Marie-Antoinette, y paraissant pour la première fois, excita une admiration plus forte encore que le respect, et fut accueillie par l'explosion, impossible à étouffer, des hommages d'une

foule éblouie de tant de grâce et de majesté; puis ils l'ont rencontrée, les mains liées derrière le dos, dans un tombereau ignominieux, traînée à une affreuse mort, aux huées d'une multitude ivre de sang. Ils ont assisté aux grandes revues par lesquelles le César moderne, à l'apogée de la puissance et de la gloire, préludait à la campagne de Russie; dix-huit mois ensuite ils étaient les témoins des adieux de Fontainebleau, et, après un autre intervalle de dix-huit mois, ils entendaient, de Sainte-Hélène, le lion qui rugissait dans les tortures. Ils étaient encore assourdis des acclamations dont fut salué Charles X en Alsace, quand ils l'ont rencontré sur le chemin de Cherbourg. Mais, si l'on y regarde bien, on reconnaîtra qu'à toutes ces catastrophes imprévues pour le vulgaire il y avait une cause préexistante, apparente pour l'homme d'État et pour le philosophe. Avant la crise, tout semblait tranquille et régulier, mais c'était un faux semblant. Ici on trouve à la fois l'être et le paraître. Dans la population bohême et dans l'esprit actuel de son gouvernement vis-à-vis d'elle, il n'y a aucun motif latent de désordre; il n'y a que des raisons de stabilité.

La population bohême offre les deux meilleures garanties d'ordre, l'obéissance et la foi. Un peuple qui obéit et qui croit est à l'antipode des révolutions.

Le gouvernement autrichien, dont la Bohême est l'un des plus anciens domaines, s'y montre paternel. Il y est affectueux et affectionné. Il connaît ses devoirs comme ses droits. Il a le sentiment de la direc-

tion nouvelle de la civilisation, car il travaille avec persévérance à substituer la monarchie populaire à la monarchie aristocratique. On pourrait même dire qu'il a commencé la révolution avant nous, ou plutôt que, plaçant le progrès sous sa tutèle, il l'a empêché de prendre les allures révolutionnaires. Joseph II était entré dans la carrière des réformes politiques et sociales avant qu'il en fût pratiquement question chez nous. Il est vrai que nous pouvons revendiquer l'honneur des tentatives de Joseph II, car ce prince agissait sous l'inspiration des idées françaises (1).

Comme tous les novateurs, n'ayant pas pour se guider l'expérience d'autrui, Joseph II commit des fautes. Son esprit se tenait trop en avant de ses contemporains. Chez le penseur qui observe et médite, c'est une perspicacité glorieuse; chez un roi qui a charge d'âmes et de corps, c'est une dangereuse précipitation. Le prince qui veut rendre ses sujets heureux, au lieu de se jeter à l'avant-garde parmi les tirailleurs et les pionniers, doit peu s'écarter du gros de l'armée. Persuadé qu'un changement était indispensable dans la situation intérieure des peuples, et qu'ils devaient cesser d'être parqués

(1) Sur une moindre échelle, M. de Hardenberg, qui depuis s'est signalé en qualité de premier ministre de Prusse, fit un peu plus tard, dans le gouvernement de la Franconie, des réformes libérales semblables à celles de Joseph II. Il y mit plus de mesure et de prudence, et il eut plus de succès. Il agissait pareillement sous l'influence des idées françaises.

en castes distinctes, Joseph II, d'autorité, remania dans un sens libéral les lois de son empire; mais il ne vit pas que le génie propre de ses peuples était particulièrement antipathique aux changements brusques et aux déchirements. Il ne comprit pas assez qu'en eux il fallait ménager la foi, le plus précieux trésor d'une nation. Il ne sentit pas qu'en heurtant les idées religieuses, il ébranlait le plus ferme boulevard des trônes. En France, où les croyances étaient battues en brèche, où le caractère national est ardent, prompt à s'exalter, impatient à l'excès, un roi tel que Joseph II aurait excité au début un débordement d'enthousiasme : j'ignore cependant ce qui se serait passé au dénouement. Chez des peuples d'un tempérament essentiellement doux et bon, opposé à la précipitation, il fallait un guide plus temporiseur, même en temps de rénovation politique et sociale.

Joseph II, pourtant, a bien mérité des rois et des peuples. Chez nous, à l'époque où Joseph II, averti par un généreux instinct de l'orage qui s'amassait, opérait des réformes, une cour frappée de vertige, méconnaissant les plus belles traditions de la monarchie française et l'immuable tendance de la troisième race de nos rois à affranchir le tiers-état, s'évertuait à restaurer les prétentions les plus surannées. Turgot, qui voulait sauver la monarchie en adoptant, sauf amendement, la méthode de Joseph II, était disgracié. Dans un accès de démence, on réglait l'avenir en ordonnant que tous les grades de l'armée

et tous les bénéfices ecclésiastiques fussent réservés aux privilégiés. L'avenir! il devait échapper à la royauté, du moment où elle entendait en disposer de la sorte. Puisque des princes abusés et des ministres présomptueux se refusaient à faire la révolution par en haut, elle devait s'accomplir par en bas, et l'on sait aujourd'hui avec quelles douleurs!

Sans l'avertissement donné aux rois par la Révolution française, il est possible et probable, je le crois, que l'entreprise de Joseph II, traitée comme la boutade d'un utopiste, eût été abandonnée de ses successeurs; mais, à la faveur de cet enseignement terrible, les traditions de ce prince se sont maintenues; seulement on a relenti le pas qu'il avait trop hâté, eu égard aux allures des populations dont il avait à se faire suivre, et l'on a moins sacrifié à la raison philosophique. Au lieu d'une révolution populaire, l'Autriche a une réforme royale qui s'accomplit par degrés, au profit du peuple. L'esprit nouveau gagne du terrain à chaque instant, autant que les antiques mœurs le permettent; le gouvernement le favorise de toutes ses forces, car ici la pratique administrative se tient toujours un peu à l'avant des mœurs.

En droit, l'égalité devant l'administration subsiste à peu près complétement en Autriche et en Bohême; les nobles paient l'impôt comme le reste des citoyens; tout le monde est admissible aux emplois civils, religieux et militaires; les prérogatives seigneuriales, et particulièrement l'autorité judiciaire

des seigneurs, sont réduites à de pures formes; seules les places de cour, auxquelles n'est d'ailleurs attachée aucune fonction politique, sont réservées à la noblesse. Je dis *en droit* : si le fait n'est pas exactement conforme au droit, si, par exemple, la majeure partie des emplois est donnée à des nobles, la faute en est aux mœurs, qui sont encore peu traitables en Autriche quant au préjugé nobiliaire. La théorie du baron de Thundertentrunk est admise dans l'empire par la généralité des esprits. Elle fait loi dans les salons; ce qui n'empêche pas ceux de Vienne d'être charmants. La loi peut et doit préparer le remaniement des mœurs; mais un gouvernement sage et bienveillant, un gouvernement paternel, qui déteste la violence, prend le temps comme il vient et le monde comme il est, sauf à utiliser le temps et à agir peu à peu sur le monde. Il prend en considération les mœurs, même quand il aspire à les changer. Il accepte provisoirement les idées dominantes, préjugés ou non, sauf à les remanier graduellement. Il se garde d'y porter la hache, parce que ce serait infliger de cruelles douleurs à la société tout entière, y compris ceux-là mêmes dont on voudrait servir la cause. Il a horreur des procédés de la Convention ou de ceux de Pierre-le-Grand. Cela, je le reconnais, n'est point ossianique, ni même homérique, quoiqu'il s'y trouve une poésie qui ne monte pas au cerveau, mais qui pénètre à l'âme; c'est au rebours des idées de l'école moderne, qui confond la force avec la grandeur, la violence sur une grande

échelle avec la majesté; mais c'est ce qui assure une vie facile et douce aux populations, ce qui affermit les trônes et rend les dynasties impérissables. Qu'importe un peu plus de temps pour changer les institutions, et donner un autre pli à la société, lorsque autrement il faudrait sacrifier le calme et le bonheur de ses sujets? Heureux le prince de qui les populations sont persuadées, à bon droit, que leurs maux sont ses souffrances, et leur prospérité sa félicité personnelle! Si des causes extérieures attirent sur lui un éclat de la foudre, combien il a lieu de s'applaudir de sa patience et de ses ménagements! Alors la reconnaissance filiale des populations lui assure un abri, et lui prodigue de tendres consolations. Quand l'empereur François revint à Vienne, seul, sans gardes, dans sa modeste voiture, après la paix qui suivit la rude leçon de Wagram, il fut accueilli comme un père exilé qui retourne parmi ses enfants. On eût dit un triomphe, tant la joie était universelle. S'il eût été de l'école de Pierre-le-Grand, 1805 et 1809 eussent fait crouler son trône. Enfin à cette lenteur le progrès perd peu de chose; le fabuliste a raison:

Rien ne sert de courir.....

30 août.

Carlsbad a été mille fois visité par des empereurs et des rois absolus, d'un absolutisme, ceux-ci paternel, ceux-là insouciant, quelques-uns du despotisme le plus progressif; d'autres, tels que le roi actuel de Hanovre, en l'honneur duquel on a élevé une colonne dans le délicieux jardin des sources, du despotisme le moins aimable et le moins intelligent. Des inscriptions rappellent la présence de la plupart des princes modernes de la famille impériale de Russie. Le feu roi de Prusse, honnête homme, dévoué au bien de ses sujets, y venait souvent. Derrière la maison que j'habite, au penchant d'une colline couverte de sapins, est une toute petite esplanade qui porte son nom, parce qu'il l'affectionnait, et d'où l'on a la plus jolie vue sur la vallée de la Tèple, sur Carlsbad, et sur les montagnes qui dominent la ville de toutes parts.

Parmi tous ces potentats, le plus absolu, sans contredit, fut Pierre-le-Grand. Il prit deux fois les eaux de Carlsbad. Il y vint entouré d'une cour nombreuse en 1711, et y revint l'année suivante, selon l'ordonnance des médecins, qui veulent qu'on suive deux saisons, deux *cures*, comme ils disent, par une expression qui m'a paru quelque peu gasconne. Pierre-le-Grand a laissé des souvenirs à Carlsbad. L'homme qui a eu la puissance de pétrir entre ses

mains une nombreuse population et de mettre au monde le plus gigantesque des États modernes, ne pouvait passer quelque part sans y marquer sa trace. Il montra ici ce corps de fer et ce caractère de bronze qui firent de lui tour à tour le soldat du capitaine Lefort, le charpentier de Saardam, le dominateur de l'aristocratie moscovite, le vainqueur de Charles XII, l'exterminateur des strélitz, le jaloux et sévère époux de Catherine, le bourreau de son propre fils, et enfin le créateur d'un colossal empire.

Un jour il s'avisa de grimper sur le *Hirschen Sprung* (Saut du Cerf). C'est un rocher escarpé du haut duquel une tradition rapporte que se précipita un cerf, pour indiquer à Charles IV la célèbre source du Sprudel, jusqu'alors inconnue, dit cette légende menteuse (1). Un autre l'eût gravi à pied, et en ce temps où l'on ne trouvait pas autour de Carlsbad tous ces petits sentiers tracés par la politesse des bourgeois de la ville ou par des baigneurs reconnaissants, même à pied c'était difficile. Pour augmenter la difficulté, il jugea bon d'escalader le rocher sur un cheval de paysan, sans selle, harnaché pour la charrue. Curieux de voir travailler les maçons bohêmes, peut-être pour donner une leçon

(1) Suivant une autre tradition moins mythologique, Charles IV chassant un cerf, un des chiens de la meute tomba dans la source, dont la température est très élevée (75 degrés centigrades), et poussa des cris qui attirèrent l'attention des gens de l'empereur et firent reconnaître le Sprudel.

aux siens, il monta, un autre jour, sur un échafaudage dressé pour recrépir une maison qui existe encore, à l'enseigne du *Paon*. Un des maçons, dans son enchantement de se sentir près d'un grand souverain, s'étant pris à rire de bonheur, le czar lui jeta au visage une truelle de mortier. La cour de Vienne lui ayant envoyé une provision de vin du Rhin, il ne voulut pas l'accepter, parce qu'on ne l'avait pas qualifié d'empereur; mais il en agréa des États de Bohême pour le donner à la compagnie des arquebusiers. Il fut décidé que le cadeau du czar serait le prix d'un tir à la cible. Le czar voulut être de la partie. Le marqueur, à la vue du coup de Sa Majesté, qui fut le meilleur de tous, se mit à sauter de joie. Ne se souvenant pas de la danse de David devant l'arche, le czar se tint pour offensé, et aussitôt, franchissant la barrière avec la rapidité de l'éclair, il coucha en joue le malheureux, et il allait le tuer, lorsque l'interprète intervint pour expliquer que les cabrioles du marqueur n'étaient pas plus irrévérencieuses que le rire du maçon.

La colère du roi, comme dit Salomon,
Est terrible.....

Marienbad, 1er septembre 1840.

Je suis ici à une ou deux lieues du château de Kœnigswart, propriété de M. de Metternich, qui

l'habite en ce moment avec la plupart des ambassadeurs près la cour d'Autriche. De toute la carrière, si riche en événements, de M. de Metternich, une des choses qui me frappent le plus quand je songe à mon pays, c'est que depuis trente-cinq ans il dirige la politique de l'Autriche.

Cette permanence des mêmes hommes au pouvoir n'est point rare sur la rive droite du Rhin. Il faut dire aussi que, dans ces États, l'autorité est entre les mains de personnages d'une capacité éprouvée. Les sommités de l'administration autrichienne en particulier sont occupées par des hommes réputés les plus capables de la monarchie; ils sont parvenus à leurs postes par degrés, en passant par les grades intermédiaires; ils savent commander à leurs inférieurs, parce qu'ils ont été à la place de ceux qui reçoivent aujourd'hui leurs ordres.

Une des plus grandes lacunes du gouvernement parlementaire de la France, c'est que la nécessité de préparer les hommes d'Etat à leur rude métier n'y est pas prévue. Anomalie étrange! pour être médecin, procureur, marchand ou simple artisan, il est reconnu qu'il faut un apprentissage, et il est posé en principe qu'on est de plain-pied gouvernant suprême, ministre enfin. C'est une science que chacun a infuse. Nous sommes trente-cinq millions en France qui possédons ce don du ciel.

Les choses en sont même à ce point qu'avoir fait un apprentissage est un titre exprès d'exclusion pour les fonctions les plus hautes. Qu'un homme figure

dans l'administration comme préfet ou comme directeur d'une division dans un ministère, par cela même il est impossible d'en faire un ministre. Qu'il n'ait jamais touché aux fonctions publiques, qu'il les ait évitées, qu'il ne sache pas l'*a b c* des affaires, oh! alors il est parfait pour gouverner. Ouvrez la porte à deux battants! Quel portefeuille est du goût de l'honorable membre! Lequel des grands portefeuilles, s'entend? car pour le commerce, les travaux publics ou l'instruction publique, c'est-à-dire pour les trois ministères desquels la France attend le plus, fi donc! qui voudrait se déranger pour si peu! En acceptant un de ces trois ministères, on s'expose à passer pour une doublure.

C'est une charmante expression que celle du vocabulaire administratif, qui dit président-né, membre-né, pour indiquer une attribution inhérente de droit à telle ou telle fonction. Cela se dit par métaphore; mais maintenant on est ministre-né, sans figure de rhétorique et à la lettre.

Puisque la politique est comme une armée où l'on s'enrôlerait maréchal de France, il serait à désirer qu'une loi créât une île Barataria où les ministres expectants feraient une certaine station. On y débuterait, non pas avec le titre de secrétaire-général ou de sous-secrétaire d'Etat, mais avec celui de ministre, de ministre à portefeuille. De bon bourgeois pérorant d'une façon diserte, on deviendrait, sans transition, excellence pour les huissiers, monseigneur pour les pauvres hères qui aspirent à devenir

commis. On aurait 80,000 francs de traitement, et il y aurait un président de conseil à 120,000 francs. Cela ne coûterait pas plus d'un million; ce serait pour rien; les novices s'y feraient la main. On sauverait ainsi bien des meurtrissures à cette pauvre France.

Si j'avais l'honneur d'être député, par amendement à ce projet de loi, je demanderais que tous les ministres en expectative, appartenant à l'opposition, fussent tenus de mettre en pratique dans cette île, pendant trois mois, les doctrines par eux professées durant leur carrière opposante. Quant à la population de l'île en terre ferme, elle se formerait naturellement, pendant le même délai, des électeurs qui leur auraient donné leur voix.

Carlsbad, 10 septembre.

Du Gouvernement autrichien du point de vue du progrès.

Au nom du progrès, à la cause duquel la France s'honore d'être dévouée, la politique de l'Autriche a souvent été qualifiée sévèrement. Un sujet autrichien, homme éclairé, qui connaît le gouvernement de son pays et qui ne déguise pas l'admiration que ce gouvernement lui inspire, me disait à ce sujet que la politique autrichienne ne s'écartait des idées de

l'école moderne qu'en ce qu'elle limitait le domaine de l'innovation. « En France, me disait-il, l'école de la révolution avait cru que tout absolument était à changer du blanc au noir. Nous croyons ici qu'il y a dans la société des points fixes auxquels il n'est pas permis de toucher. »

Beaucoup de choses changent sur la terre; les connaissances humaines s'agrandissent; leurs applications se multiplient, l'homme étend son empire sur le globe qui lui a été assigné pour demeure; il apprend chaque jour à le mieux exploiter; mais le petit monde, le cœur humain, faisons-nous des progrès indéfinis dans l'art de le connaître et de le maîtriser?

Sans doute, à mesure que la civilisation s'avance, l'homme devient plus apte à porter le poids de sa propre personnalité; et l'ordre social, ayant ainsi des garanties individuelles de plus en plus fortes dans le for intérieur de chacun, semble avoir moins besoin de garanties légales et publiques. Chacun étant plus habile, en moyenne, dans le gouvernement de soi, on est tenté d'en conclure que la société peut se gouverner elle-même. A cet égard pourtant il importe de faire une distinction.

L'homme se dépouille graduellement des habitudes grossières et des penchants brutaux de la vie sauvage. Les passions qu'on pourrait appeler animales s'en vont. En conséquence, l'ordre public a commencé et continuera de plus en plus à se passer de l'assistance du glaive. En cela le progrès est ma-

nifeste, et la raison individuelle substitue heureusement sa sanction volontaire aux prescriptions impératives des pouvoirs publics.

Bien plus, les sentiments généraux s'élargissent, le cercle de nos affections s'étend, le noble sentiment de l'universelle fraternité des peuples gagne du terrain; mais le fond du cœur humain reste le même. Parmi les passions primordiales qu'il récèle dans ses plis, celles qui sont plus *humaines*, je veux dire plus spéciales à l'homme, plus particulières à notre nature d'être raisonnable ou plutôt raisonneur, celles qui sont les attributs, non de la bête, mais de *l'autre*, comme l'un des de Maistre a appelé l'âme, il en est un grand nombre, et des principales, qui ne changent guère; elles se combinent dans un ordre différent, elles sont mobiles dans leur objet, mais leur essence et leur énergie restent les mêmes. Si elles se sont tempérées, c'est dans les formes extérieures; si elles se sont polies, c'est à la surface. Chez les peuples modernes, la jalousie et l'ambition dévorent les âmes avec la même ardeur que chez les Romains et les Grecs. Elles n'ont plus le poignard à la main, elles ne versent plus le poison; mais, pour ne plus recourir aux sicaires et à l'art de Locuste, elles ne sont guère moins insatiables ni moins acharnées que dans les temps anciens. Si elles n'assassinent plus le corps, elles s'attaquent à l'honneur. La calomnie leur tient lieu de stylet, ou les sert tout aussi bien que le suc des plantes vénéneuses. Elles sont plus remuantes que jamais; elles intriguent au-

tant qu'à toute autre époque et se soucient aussi peu de troubler la paix publique et de bouleverser l'État; et, ce qui les rend plus formidables que dans le passé, elles fermentent au fond d'un nombre infiniment plus grand de poitrines.

A cette force dissolvante, qui au lieu de diminuer augmente, il est indispensable d'opposer une grande force de cohésion. De là, la nécessité, aussi flagrante de nos jours que dans les temps anciens, d'une autorité politique et d'une autorité religieuse. Ainsi les sociétés modernes ne sauraient se passer ni de l'autel, ni du trône. Toute société qu'on essaierait d'édifier sans recourir aux deux principes de l'obéissance et de la foi ne durerait pas.

Il faut savoir obéir, ne fût-ce que pour apprendre à commander. Parmi ces caractères inflexibles qui ne veulent point reconnaître de supérieurs, combien en a-t-on vu qui ne fussent pas à la merci d'influences subalternes, méprisables quelquefois? La foi est indispensable à chacun des membres de la famille humaine, car pour tous, sans exception, la démonstration a ses limites. Ceux qui se piquent de ne point avoir de croyance, sont de fait, le plus souvent, les plus crédules des mortels. Ils ne croient pas en Dieu, mais ils croient en mademoiselle Lenormand, ou en leur propre étoile, ou à leurs songes. Ils se refusent à admettre, autrement que sur une preuve purement rationnelle, qu'il faille honorer Dieu et aimer ses semblables; ils acceptent de confiance et aveuglément ce que leur insinue

leur envie ou leur ambition, qu'il est permis de troubler les sociétés, de renverser l'autel et le foyer domestique, près desquels l'humanité est toujours venue chercher un abri.

A ce sujet, l'interlocuteur que je citais, tout-à-l'heure, répétant une pensée que je crois tirée de saint Augustin, me faisait remarquer que l'incrédulité était une foi tout comme la croyance, mais une foi négative, une foi tournée à l'aigre. L'athée croit; il croit de conviction non raisonnée tout aussi bien que le plus fervent catholique; il croit le contraire du reste de ses semblables; mais il croit tout autant et avec moins de preuves assurément; l'incrédulité enfin, n'est que de la crédulité à rebours. Il se peut que le raisonnement pur ne démontre pas mathématiquement l'existence de Dieu et les dogmes de la religion; c'est que la foi n'est pas une affaire de raisonnement. La faculté de raisonner qui a été départie à l'homme est bornée. Au-delà d'un certain point elle ne suffit plus, et, pour établir la certitude, il faut invoquer l'aide du sentiment. Vous dites qu'il n'est pas possible d'établir, avec toute la rigueur d'une inflexible logique, qu'il est un Dieu, et que les préceptes religieux admis par les peuples civilisés sont exacts : soit. Mais est-ce qu'il n'est pas plus impossible mille fois de prouver contre le sentiment universel des hommes, contre la clameur de notre propre conscience, qu'il n'y a pas de Dieu et que les idées religieuses sont des duperies?

Voilà donc deux principes immuables du gouver-

nement des sociétés humaines : l'obéissance et la foi. Les formules de ces principes peuvent varier selon les temps et les lieux, mais vainement on tenterait de remplacer ces principes eux-mêmes pour fonder un ordre social. Toute politique qui prétendrait faire abstraction de ces deux principes serait fausse, et mériterait d'être énergiquement repoussée, quand même elle se présenterait sous les séduisantes couleurs du progrès. Par ce motif, on ne peut faire un crime à l'Autriche de ce qu'elle a repoussé les innovations de l'Europe occidentale, qui consistaient à supprimer la foi, ou à retourner l'obéissance sens dessus dessous, en faisant du gouvernant l'inférieur du gouverné.

Il y a un mot de l'empereur François qui fit sensation, et qu'on a interprété comme une profession d'amour pour l'ignorance. Parlant aux professeurs de Laybach, ce prince leur déclara qu'il n'aimait pas les savants (*den gelehrten stand*). Il voulait dire qu'il n'aimait pas la littérature et les lettres. Comme l'a remarqué M. Saint-Marc Girardin, dans son ouvrage sur l'*Instruction intermédiaire en Allemagne*, « ainsi expliqué, le mot peut paraître encore impertinent, mais ce n'est plus un blasphème contre toute la civilisation. L'empereur François préférait les sciences aux lettres, les études qui se font en vue d'exercer un métier et un état aux études dites libérales qui ornent et développent l'esprit. Il était un partisan de l'instruction usuelle, un des adversaires de l'instruction classique, voilà tout ce que veut dire

le mot de Laybach. » Ce qui prouve la parfaite exactitude du commentaire de M. Saint-Marc Girardin, c'est qu'en Autriche l'instruction primaire est obligatoire. La loi punit les parents qui n'envoient pas leurs enfants à l'école. L'instruction pratique et professionnelle y est encouragée. « Le gouvernement autrichien, dit M. Saint-Marc Girardin, s'efforce de donner au peuple cette instruction qui apprend à l'homme à mieux se servir de ses forces et de celles de la nature, qui fait les bons ouvriers, les bons laboureurs, et non cette instruction qui agace l'intelligence, qui lui apprend à examiner, à raisonner, à douter. Voulez-vous être mécanicien, manufacturier, agriculteur, architecte, vous trouverez à cet égard, en Autriche, tout ce qu'il vous faut, écoles, colléges, professeurs, laboratoires, collections. Voulez-vous être avocat, publiciste, homme de lettres, c'est-à-dire raisonner, discuter, douter, allez ailleurs; allez bien loin, etc. »

C'est ainsi que se manifeste en Autriche cette sollicitude extrême pour l'obéissance et pour la foi. Je fais ici non l'office d'apologiste, mais celui d'historien. Je ne juge pas les faits, je les signale. Le Français est le peuple le plus raisonneur de la terre. En France donc un pareil système serait détestable, mais en Autriche la population paraît pleinement l'accepter; quant à présent, elle est heureuse et contente. S'il fallait juger cette politique d'un mot, je ne dirais point qu'elle est rétrograde; c'est une prudence ombrageuse qui n'exclut pas le progrès, mais qui le

limite, et dans la rapidité de ses allures, et dans l'amplitude de son objet, d'après une règle plus conforme qu'on ne le pense communément à la nature intime des choses, et d'après une connaissance profonde du caractère des populations autrichiennes.

A côté des principes d'ordre qui sont éternels, que tout bon gouvernement doit s'efforcer de préserver d'atteintes fâcheuses, et au maintien desquels le gouvernement autrichien se consacre avec une vigilance qui rappelle celle du dragon des Hespérides, il y a des faits qui changent et vont se perfectionnant sans cesse. Dès lors les règles du gouvernement, directement ou indirectement relatives à ces faits, doivent successivement se modifier. Bien plus, les principes fondamentaux des sociétés, tout en restant fixes dans leur essence, se transforment extérieurement pour s'adapter à ces faits mobiles. De là des causes actives et incessantes de mobilité et de progrès dans les institutions politiques et sociales.

Le changement le plus visible qui s'opère dans le monde est celui qui provient du perfectionnement du travail agricole, manufacturier et commercial, et de l'agrandissement des connaissances humaines; c'est ce qui répand le bien-être et les lumières. De là des transformations dans les institutions politiques et sociales, dans les règlements internationaux et dans les lois intérieures des États. Il en résulte une modification de plus en plus pro-

fonde dans les rapports de peuple à peuple, et dans ceux des diverses classes au sein de chaque nation. Le progrès de l'industrie, qui est éminemment pacifique, et l'initiation d'un nombre d'hommes toujours croissant aux mystères de la science, qui se plaît au sein de la paix, tendent à abolir la guerre entre les peuples, et effacent chez chacun d'eux les mœurs, les habitudes et les lois militaires. Par cette même influence, et bien entendu sous l'inspiration sublime du sentiment religieux, la relation de supérieur à inférieur, formule du principe d'obéissance, éprouve une continuelle métamorphose. C'est ainsi que l'ouvrier, d'esclave est devenu serf, de serf salarié, et qu'aujourd'hui dans l'Europe occidentale, devant la loi, il est l'égal des descendants des plus illustres familles, des plus grands dignitaires de l'État.

Tant que l'industrie et la science, sa sœur, qui l'éclaire, ont été dans l'enfance, le but principal de l'activité des peuples a été la guerre. C'était par la guerre et la conquête qu'on recherchait la richesse. La guerre seule procurait la distinction. La tendance, naturelle aux chefs, de manifester leur supériorité par le luxe extérieur, ne pouvait se satisfaire que par l'asservissement du plus grand nombre, puisque le travail d'un homme produisait infiniment peu. La noblesse militaire, qui, après tout, rendait aux serfs le service de les protéger contre les nobles des pays voisins, se croyait en droit de leur prescrire, en échange, les plus rudes labeurs. Elle vivait

à leurs dépens, en leur imposant des dîmes, des droits seigneuriaux, mille redevances sous divers prétextes. Ecrasées de fatigues et courbées sous le joug, les masses étaient avilies moralement, privées de toute culture. Hors de l'industrie, il n'y a pas de société possible sans une majorité de vilains servant de marche-pied et de matière taillable à une minorité dominatrice. Sans l'industrie, l'égalité serait à jamais une chimère, la liberté un rêve mensonger.

Avec l'industrie, dont la science est inséparable (et par l'industrie j'entends l'agriculture aussi bien que le commerce et les manufactures), tout peut, tout doit prendre un nouvel aspect. L'intérêt bien compris d'un peuple est que ses voisins soient riches, afin qu'avec eux il soit possible d'accomplir de vastes échanges. Ces échanges, moyennant certaines conditions aisées à remplir, étant profitables aux deux parties, il s'ensuit qu'un peuple s'enrichit alors en enrichissant les peuples qui l'entourent. En un mot, sous le régime industriel, les rapports internationaux peuvent être basés sur l'idée de communauté d'intérêt et d'association, tandis que, dans le régime purement militaire, la politique internationale a la spoliation pour but, l'oppression pour moyen. Avec l'industrie, la grande pensée de l'unité de la famille humaine enseignée par le christianisme peut recevoir une consécration terrestre, car les peuples deviennent frères; avec la guerre, étranger est synonyme d'ennemi.

De même pour la politique intérieure. Quand

l'industrie est la commune ressource de la société, quand les esprits et les mains y sont dressés, quand une grande quantité d'intelligences, consacrées à son avancement, reculent indéfiniment les limites de sa puissance productrice, les besoins de tous peuvent être mutuellement satisfaits sans que nul éprouve de dommage. La société pouvant généreusement rétribuer ses chefs sans se condamner à des privations et à des sacrifices, le faste des grands n'est pas acheté par les larmes des inférieurs. Celui qui possède de nombreux instruments de travail, — c'est la définition la plus vraie et la plus profonde des capitaux, — peut s'enrichir sans exploiter son serviteur, en l'élevant à l'aisance, au contraire. Chacun portant son activité sur les choses, l'homme cesse d'être opprimé. C'est la nature qui est exploitée, ce n'est plus le genre humain. L'homme n'asservit plus son semblable; ce sont les éléments qui, asservis et travaillant à la place de l'homme, le dispensent des plus pénibles labeurs. La mécanique, la chimie et la physique se coalisent pour diminuer les fatigues de l'homme et accroître le fruit de ses efforts. Et si l'organisation sociale est équitable, chacun peut espérer quelque loisir pour se livrer à la culture de son esprit et de son âme. Alors s'ouvre un régime où l'homme, développant ses facultés et ses forces, peut les faire servir à son bien-être, à sa dignité, au bonheur de ses semblables comme au sien propre. C'est l'ère de la vraie liberté, de celle qui seule est digne d'exciter l'amour et les trans-

ports de l'espèce humaine. Tel est l'avenir qui est au moment de commencer pour l'Europe, pourvu que le progrès moral suive le progrès matériel; doux et brillant avenir qui aura été enfanté au milieu de bien des douleurs et des angoisses!

Ces idées générales de perfectibilité sociale par l'industrie et par la science sont aujourd'hui pleinement admises par le gouvernement autrichien. Autant il s'est montré adverse aux théories qui venaient, au nom du progrès, attaquer l'obéissance et la foi, autant il est jaloux de modérer, de ralentir, d'arrêter même, s'il se peut, tout mouvement intellectuel qui pourrait ébranler ces principes suprêmes, autant il est l'ami du progrès à l'égard de l'industrie et de la science applicable.

J'arrive maintenant aux conséquences politiques pratiques de ces généralités.

La prééminence acquise à la science et à l'industrie sur la guerre entraînait nécessairement la suppression des priviléges qui dérivaient de la conquête ou qui se motivaient par les nécessités absolues ou traditionnelles du système guerrier. A cet égard j'ai déjà dit que le gouvernement autrichien était sagement progressif. L'Autriche gravite évidemment vers la monarchie populaire; c'est-à-dire vers l'abolition des priviléges et vers l'application franche de l'égalité devant la loi. Mais le progrès et la diffusion de la science et les miraculeux perfectionnements de l'industrie provoquent d'autres conséquences encore. Non seulement les rapports doi-

vent se modifier entre les classes privilégiées et le tiers-état; mais aussi, entre le gouvernement et la population, les relations doivent devenir autres. La publicité et le contrôle doivent être inaugurés. Le régime représentatif doit s'organiser.

Jusqu'à présent le gouvernement autrichien ne s'est pas montré favorable à ces tendances. A l'égard de la publicité, l'empire d'Autriche est à peu près comme si l'imprimerie n'avait pas été inventée. C'est un gouvernement de mystère; ses finances, par exemple, sont un dédale où personne n'a encore pénétré; il n'y a pas en Europe un seul banquier qui en connaisse le secret. Ces traditions ténébreuses ne sauraient durer davantage. De même le contrôle est nul, et la représentation directe des divers intérêts aussi insignifiante que possible. Si sous tous ses rapports le gouvernement autrichien n'a pris aucune part au mouvement général de l'Europe, il faut l'attribuer à ce que la représentation, jointe à un certain degré de publicité et de contrôle, lui a paru identique avec le régime parlementaire à l'anglaise, qu'en France nous avons adopté, non sans quelques amendements, mais dont nous nous rapprochons de plus en plus en ce qui concerne l'amoindrissement de la prérogative royale et l'absorption de tous les pouvoirs par deux assemblées délibérantes, ou plutôt par une seule. Or le gouvernement impérial est franchement hostile aux institutions parlementaires.

Il y a cependant une différence entre le régime

représentatif et le gouvernement parlementaire. J'insiste sur cette distinction entre le parlementaire et le représentatif. Il n'est pas possible à un gouvernement sensé de ne pas admettre des formes représentatives dans le sens littéral de ce mot. On peut même dire que, dans le passé, tous les gouvernements réguliers ont été jusqu'à un certain point représentatifs, c'est-à-dire qu'ils ont reconnu des organes à tous les intérêts dignes d'être pris en considération. L'essence du gouvernement représentatif, c'est que les citoyens soient groupés selon l'affinité de leurs intérêts, et que chaque intérêt ait sa représentation distincte, ses organes, ses droits; chaque citoyen concourt alors, non à diriger le gouvernail de l'État, non à tenir ou à renverser la balance de l'Europe, mais à administrer ou à contrôler les affaires spéciales du cercle dans lequel sa vie est enfermée, et d'où il ne songe pas à sortir, quoiqu'il en ait la liberté. Chacun alors est non pas un dix-millième ou un millionième de Richelieu, en supposant que des milliers ou des millions de particules se rencontrant par hasard, comme les atomes crochus d'Épicure, puissent faire un homme de génie, mais un membre plus ou moins haut placé, plus ou moins actif, plus ou moins puissant, d'une communauté englobée elle-même dans une autre plus vaste qu'englobent successivement d'autres de plus en plus spacieuses jusqu'à la dernière, qui est l'État. Tous ces corps, s'enveloppant les uns les autres, réagissent les uns sur les autres à la façon

des sphères planétaires qui, entourées de satellites, sont elles-mêmes groupées autour du soleil et composent avec lui une majestueuse unité. Le système représentatif ainsi entendu se prête à bien des formes de gouvernement, et le régime parlementaire proprement dit n'en est lui-même qu'une forme particulière. Indissolublement lié à la loi d'égalité, inséparable de la publicité et du contrôle, c'est-à-dire, 1° d'une liberté réglée, comme toute liberté doit l'être, d'exprimer ses opinions, et 2° de l'intervention d'assemblées votant l'impôt et recevant des comptes (ce qui ne signifie pas qu'elles dussent nécessairement être en permanence et tracer le budget en détail, tous les ans), il doit servir de base un jour, prochainement, à l'organisation politique du monde entier.

Le gouvernement autrichien viendra comme les autres au régime représentatif; mais il est infiniment peu aventureux, la précipitation est le moindre de ses penchants. Quand le besoin s'en fera sentir dans l'empire, quand les populations le réclameront, il prendra son parti de bonne grâce. Jusque là, un peu par ménagement pour les habitudes, les idées et les préjugés même de ses sujets, et beaucoup par l'effet de ce sentiment gravé dans le cœur humain, en vertu duquel on n'aime pas à se dessaisir des pouvoirs qu'on possède, jusque là, dis-je, il s'abstiendra.

Carlsbad, 15 septembre.

Pour citer des exemples propres à montrer que chez le gouvernement autrichien l'amour de l'ordre et l'esprit de conservation ne paralysent pas le sentiment du progrès et l'instinct de l'avenir, et de même qu'en lui la disposition aux ménagements se concilie avec une décision ferme, je n'ai que l'embarras du choix. J'en mentionnerai de préférence deux qui touchent à des questions fort intéressantes pour la France.

En Bohême, la pensée dominante de l'autorité est d'améliorer la condition des paysans, qui, il y a un demi-siècle, était misérable. Tel fut le principal objet des réformes de Joseph II. Sa mère, Marie-Thérèse, y avait préludé par diverses mesures de législation et par différentes créations, au nombre desquelles on remarque les greniers, qui portent encore son nom, où l'on tient constamment en réserve ce qui est nécessaire aux semailles. Le gouvernement actuel continue l'œuvre. Rien n'est négligé pour constituer une sorte de petite *gentry*, comme diraient les Anglais. Dans le but de fonder cette classe de propriétaires fonciers possédant une suffisante indépendance vis-à-vis des seigneurs, on a interdit à ceux-ci la faculté d'acheter les terres des paysans; mais on ne s'est pas borné là. Il était

probable que les paysans voudraient diviser indéfiniment leurs terres entre leurs enfants. Ainsi, le sol eût été morcelé, réduit en poudre. La population des campagnes, condamnée à végéter, comme les Irlandais, sur un sol en lambeaux, fût restée à la merci des nobles. Il fallait donc arrêter le morcellement du territoire au-delà d'un certain point, et c'est le parti que l'on a pris. Toute propriété dont la contenance n'est que de quarante *metzen* (sept hectares et demi) est indivisible même par héritage (1). Au-dessous de ce terme, pour qu'elle soit partagée exceptionnellement, il faut un ensemble de formalités et de consentements légaux qui ne sont accordés qu'à bon escient.

Je n'affirme pas que cette solution autrichienne soit celle qui convienne à la France; mais je ne puis m'empêcher de déplorer que chez nous la division du sol soit poussée à l'infini sans qu'on prenne aucune mesure pour la limiter ou pour en contre-balancer les effets. En France, sous la législation actuelle, toutes les forces poussent au morcellement; aucune mesure n'a été adoptée, ni même proposée, pour encourager l'agglomération des parcelles. La production absolue du sol a augmenté assurément sous l'influence de la division; mais, prise dans son ensemble, l'opération est, dans beaucoup de cas,

(1) Cela ne veut pas dire que le père soit forcé de la léguer à un seul de ses enfants, au détriment des autres. Cette restriction est relative à l'exploitation et n'a aucun rapport avec le partage de la fortune paternelle.

mauvaise, en ce sens que l'accroissement des produits n'est pas en rapport avec l'immense quantité de travail dont le sol est devenu l'objet. Sur certains points la division est déjà telle que l'emploi de la charrue n'est plus possible. Les labeurs de l'homme se substituant alors à ceux des animaux et des machines, nous rétrogradons ainsi jusqu'au temps d'avant Triptolème (1). D'ailleurs, par l'effet de ce

(1) Dans quelques localités, et notamment dans les environs de Paris, on en est venu à ce point, non seulement que la culture à la charrue est abandonnée, et qu'il faut, comme il y a trois mille ans, cultiver à bras; mais aussi que la propriété ne peut plus supporter les moindres opérations légales. Il y a bon nombre de parcelles qui ne valent pas la peine de passer un acte, et dont, par conséquent, la propriété a cessé de se constater légalement. Il y a des parcelles imposées à 5 centimes, il y en a qui le sont à moins encore. On en trouve dont le revenu est moindre que le coût d'un avertissement du percepteur des contributions. Une parcelle taxée à 5 centimes vaut 15 à 20 francs. Or, dans l'état actuel des choses, pour opérer la purge, même incomplète, qui peut s'effectuer sous notre régime hypothécaire, les frais s'élèvent à 80 francs environ; de sorte que, pour s'assurer, même imparfaitement, la propriété d'une de ces parcelles, il faut encourir accessoirement une dépense quadruple de ce qu'elle vaut. Ceci explique pourquoi il se reconstitue si peu, je ne dis pas de grandes, mais de moyennes propriétés, d'une dimension suffisante pour que l'on y applique les bonnes méthodes agricoles.

D'après un travail inséré dans la *Revue des Deux-Mondes* du 1er novembre 1836, sur l'état de la propriété en France, M. Léon Faucher a cité la commune d'Argenteuil, près de Paris, où il existe des parcelles de la contenance d'un demi-are, d'un quart d'are (2 mètres 50 centimètres sur 10 mètres), c'est-à-dire de la grandeur d'une chambre, et dont le revenu est de 9 centimes, 6 centimes, 5 centimes, ce qui suppose un impôt d'un centime. On voit souvent, sur les affiches de vente, autour de Paris et dans les départements, des parcelles dont

système, l'alimentation publique est mal pourvue à quelques égards (1).

Certainement l'une des plus heureuses conséquences de la Révolution française a été de rendre les ouvriers des campagnes propriétaires d'une grande partie du sol. Les franchises nationales tendent ainsi à se fonder sur la base solide de l'aisance, et la liberté par là fait cause commune avec l'ordre. Cependant il ne faut pas que le résultat de l'émancipation soit d'attacher matériellement les cultivateurs à la glèbe, et que le progrès de l'indépendance individuelle tourne au détriment de la civilisation; or, c'est ce qui arriverait si la constitution de l'agriculture condamnait l'homme à effectuer de ses bras les travaux pénibles dont il était parvenu à se décharger sur le bétail ou sur les machines. Le paysan deviendrait ainsi une bête de somme. Il ne faut pas non plus que la société, sous prétexte de progrès, manque des denrées qui sont le plus indispensables à l'hygiène publique. Au surplus, l'association permet de combiner la division de la propriété avec l'emploi des moyens de culture les plus puissants, les plus féconds et les plus libéraux, je veux dire les plus propres à soustraire l'homme à l'oppression de la matière, oppression qu'il subit toutes les fois qu'il accomplit des ouvrages de force (2).

la mise à prix est de 6 fr., 8 fr., 10 fr., et dont les frais indispensables, pour que l'acquisition soit régulière, sont de 110 fr. environ, y compris, je le répète, 80 fr. de purge hypothécaire.

(1) Notamment à l'égard de la viande.

(2) Une des causes pour lesquelles le sol se morcelle indéfiniment

Autre exemple : Rien ne mérite l'attention du pouvoir plus que l'instruction publique. C'est elle qui façonne les citoyens à la vie active. Un gouvernement qui ne la surveille pas de près, qui ne s'occupe pas de la tenir en harmonie parfaite avec les besoins futurs de la société, par la nature de l'enseignement et par une habile répartition des sujets entre les diverses carrières, ne mérite pas son nom, car on cesse de gouverner quand on n'est plus le maître de l'avenir. Or, il y a quelques années on

chez nous, c'est que la richesse publique augmentant et se répandant, et chacun faisant des épargnes, la terre semble à presque tout le monde non seulement le plus sûr des placements, mais encore le seul qui soit solide. Dès lors ne modérerait-on pas la tendance au morcellement du territoire, en encourageant d'autres modes de placement, en éclairant par l'éducation le public et particulièrement les classes laborieuses, sur les avantages et la sécurité qu'on y trouverait? Il arrive souvent que le paysan ou l'ouvrier des villes achètent un lopin de terre qui ne leur rend pas plus d'un pour cent de leur argent. C'est pour eux une mauvaise spéculation. Des rentes sur l'État et des titres industriels, tels que seraient des actions de canaux et de chemins de fer auxquels l'État aurait accordé la faveur de la garantie d'un minimum d'intérêt, seraient bien plus profitables. Mais la rente est peu connue des classes agricoles, et peu estimée des ouvriers des villes; on s'en méfie à cause des souvenirs des banqueroutes successives de l'ancien régime, des *arrêts qui retranchaient un quartier*, et de la spoliation des deux tiers sous le Directoire. Quant aux actions industrielles du genre de celles que nous indiquons ici, elles existent à peine, et l'agiotage a déconsidéré pour un temps toute espèce d'actions. Les caisses d'épargne commencent à gagner la confiance et à attirer les économies des populations urbaines; mais elles ne sont pas acclimatées encore dans les campagnes. Quelques enseignements à ce sujet donnés par les instituteurs ruraux à leurs écoliers ou même par les curés à leurs paroissiens du haut de la chaire dans leurs exhortations du dimanche, auraient probablement de bons résultats.

s'aperçut, en Bohême, d'une disproportion de plus en plus marquée entre ce que j'appellerai les produits de l'éducation et les besoins de la société. Le nombre des jeunes gens qui se destinaient aux professions dites libérales dépassait celui des places vides dans ces carrières. On était menacé d'une nuée d'avocats sans causes, de médecins sans malades, d'aspirants fonctionnaires sans fonctions; on était ainsi au moment d'avoir des mécontents, et par conséquent des éléments de désordre. Pendant ce temps les arts utiles étaient négligés, et le premier des arts, celui qui fait la force des empires, l'agriculture, restait particulièrement en souffrance. Voici comment on remédia à ce double mal : la Bohême comptait alors vingt-six établissements correspondant à nos colléges. On les réduisit à dix-huit, et le prix de l'enseignement y fut augmenté, de manière cependant à demeurer modique. En même temps on créa à Rakonitz et à Reichenberg des écoles industrielles qui relèvent de l'école polytechnique de Prague, ou au moins qui peuvent y envoyer leurs élèves les plus avancés. En un mot, on restreignit l'instruction classique et on développa l'instruction industrielle. On ôta aux études littéraires qui ornent l'esprit, mais qui l'excitent, pour donner aux études qui assurent à la jeunesse une existence honorable et utile. Par ce moyen l'équilibre a été rétabli; les germes de mécontentement ont disparu. Il y a eu un homme pour chaque place et une place pour chaque homme.

Dans nos idées de l'Europe occidentale, un acte pareil serait taxé de despotisme; il faut convenir cependant que ce n'est pas ce despotisme que Montesquieu a défini en disant que c'était le sauvage qui abat l'arbre pour avoir le fruit. Cette réforme des écoles bohêmes avait, au contraire, pour objet que les fruits placés à la cime de l'arbre vinssent à maturité, qu'ils fussent cueillis à temps, et qu'il y eût un fruit pour chaque estomac. Je ne dis pas que le procédé du gouvernement autrichien puisse exactement s'appliquer chez nous. Il n'est pas libéral assurément d'amoindrir, d'autorité, l'enseignement littéraire ou de l'enrichir. Chez un peuple ami des lettres et raisonneur comme le Français, l'accès aux études littéraires ou philosophiques doit rester plus facile qu'en Autriche; mais, chez nous comme chez les Autrichiens, il faut qu'à la suite ou à côté de l'enseignement classique, il y ait des institutions qui préparent les citoyens aux professions industrielles. Tous les jeunes gens apprendront le grec et le latin, si tels sont leur inclination et le bon plaisir de leurs familles; mais en même temps ou ensuite ils se muniront aussi de connaissances positives qui les rendent propres à la pratique des arts utiles. L'admission dans les professions libérales, telles que le barreau, la médecine et les fonctions administratives, devra être entourée de formalités et de conditions telles qu'il ne puisse s'y présenter plus de novices qu'il n'y a de vacances, en tenant compte des besoins progressivement croissants de la société.

Mais il faudra éviter de susciter des difficultés d'argent, et on devra tenir beaucoup plus de compte de l'aptitude des fils et de leurs connaissances acquises que de la fortune des pères. Au surplus c'est ce qui se pratique scrupuleusement dans quelques États allemands et notamment en Prusse.

Il n'y a pas de désordre plus grand que celui qu'offre un pays où, à côté d'un nombre infini de cases vides dans l'échiquier social, il y a une cohue de personnes déclassées ou non classées. C'est une cause de perturbation toujours renaissante, une source inépuisable de souffrances privées et de malheurs publics. Il faut, à tout prix, que l'instruction publique convie la jeunesse en masse et en détail vers des régions où chacun trouvera un gîte, qu'elle prépare un homme pour chacune des nécessités de la société. La raison d'État le veut, le bon sens le conseille, l'intérêt bien entendu de tous et de chacun en fait une loi. Tel est le but que le gouvernement autrichien a voulu atteindre et auquel il est parvenu. Tel est celui que nous devons nous prescrire en France, sauf à adopter à cet effet les moyens les mieux appropriés à notre tempérament national, à nos conditions sociales et à notre degré d'avancement dans les voies de l'égalité.

A l'égard de la partie négative de ce programme, celle qui consiste à restreindre le nombre des aspirants aux professions libérales en réclamant d'eux de nouvelles garanties de capacité, nous avons fait des essais qui ont été heureux, particulièrement pour la

médecine. Le baccalauréat ès-lettres a été exigé des étudiants en médecine pour qu'ils fussent aptes à prendre la première inscription; le baccalauréat ès-sciences, pour la cinquième. Les examens ont été rendus plus sévères. Le savant doyen de la faculté de médecine de Paris, M. Orfila, après avoir provoqué ces sages mesures, en a d'une main ferme et habile dirigé l'exécution, et l'entreprise a complétement réussi sans froissement pénible (1). Le nombre des étudiants s'est réduit dans une proportion remarquable; mais ce ne sont pas les jeunes gens des familles les moins aisées, ce sont les moins capables qui ont été écartés. Dès lors le principe de l'égalité devant la loi n'a pas éprouvé la moindre atteinte. Dans l'année scolaire 1834-35, il y avait eu 913 élèves nouveaux; dans l'année 1839-40, il n'y en a plus eu que 266 (2). Pour les facultés de droit, qui sont pourtant au nombre de neuf, tandis qu'il n'y a que trois facultés de médecine, la réforme reste à faire encore (3). Quant aux carrières administratives, l'œuvre n'a été qu'ébauchée. Il n'y a guère rien de réglé, si ce n'est pour quelques corps spéciaux qui se recrutent à l'École polytechnique ou à l'École forestière.

Mais pour la partie positive du programme, c'est-à-dire pour la création d'établissements où se distribuerait l'éducation professionnelle, nous sommes

(1) Voir la note 45 à la fin du volume.

(2) Voir la note 46 à la fin du volume.

(3) Voir la note 47 à la fin du volume.

tout-à-fait en arrière de l'Allemagne. Pourtant les deux moitiés du plan sont inséparables; on n'a le droit de fermer une carrière à la jeunesse qu'en lui en ouvrant une autre. D'excellentes idées ont été émises, et dans le nombre il faut distinguer celle qui tendait à donner à l'instruction primaire, dans les campagnes au moins, un cachet agricole, en annexant à chaque école normale primaire de département une ferme modèle. Malheureusement elles sont restées sur le papier comme des provocations non suivies d'effet (1). L'université a même reculé plutôt qu'avancé dans la voie de l'enseignement industriel, par les restrictions extrêmes apportées depuis un petit nombre d'années à l'étude des sciences positives, et particulièrement à celle des mathématiques.

Il est digne de remarque cependant que nous possédons trois établissements d'instruction professionnelle, qui, en Europe, n'ont pas leurs pareils; mais ils sont en dehors de l'université. Je veux parler de l'école centrale des arts et manufactures de Paris, de l'école de la Martinière de Lyon, et de l'école des apprentis de Nantes, destinées à former, l'une des chefs d'industrie, la deuxième des contre-maîtres, la troisième de simples ouvriers. L'école spéciale de commerce de M. Blanqui est pareillement une institution de beaucoup de valeur, qu'on ne saurait trop encourager; elle répond à un des besoins les

(1) Voir la note 48 à la fin du volume.

plus urgents du pays; car le commerce est un art difficile, et les habiles commerçants sont extrêmement rares en France, bien plus rares que les habiles manufacturiers. Nous avons aussi des instituts agricoles d'une grande distinction. Il n'y aurait qu'à reproduire ces divers modèles sur d'autres points du territoire, sauf les modifications commandées par les causes locales, pour que nous nous trouvassions tout d'un coup en avant de tous les autres peuples.

Dresde, le 28 septembre 1840.

Voici un peuple éclairé, cultivant avec un grand succès et les lettres et les arts, extrêmement habile dans l'industrie, honnête et loyal, des mœurs les plus aimables, affectueux au plus haut degré. La nation allemande, en général, est, plus que toutes les autres, douée de bienveillance, qualité précieuse qui adoucit les frottements de la vie. Le Saxon surpasse encore les autres Allemands sous ce rapport; il est bienveillant parmi les bienveillants. Au contact d'hommes semblables, l'âme épanouie se délecte. La nature d'ailleurs est belle en Saxe. La vallée de l'Elbe est riche, parfaitement cultivée, et parsemée de jolis villages. La Saxe abonde en sites pittoresques, et, par exemple, la Suisse saxonne a une célébrité classique. Cependant je me suis senti pris d'une insurmontable tristesse en mettant le pied sur le sol saxon. C'est que ce peuple a souffert pour nous.

Il a vu ses villes assiégées, saccagées, ses campagnes dévastées par nos guerres de 1813. Il a été coupé en deux, en punition de sa fidélité à la fortune de la France. Il me semble qu'il porte l'empreinte des maux que lui a valus son attachement à notre cause. Ce n'est plus la splendeur des anciens électeurs de Saxe. Je sors, par exemple, de la galerie des tableaux; c'est la plus riche de l'Allemagne, mais elle est logée comme un grand seigneur ruiné.

Je me sens attristé, et comment un Français ne le serait-il pas? Voilà Dresde, où nous avons remporté une éclatante victoire; tout près de Dresde, Bautzen, Lutzen, où nos conscrits égalèrent les vieux soldats; mais ces courts triomphes se passaient le lendemain de Moscou et la veille de Leipzig, de Leipzig, bataille funeste, boucherie de trois jours, à la suite de laquelle l'arrêt de notre destin fut prononcé. Ainsi que le crièrent en chœur les souverains alliés, étonnés eux-mêmes de leur victoire, « l'invincible avait été vaincu. » L'Alsace, la Lorraine, la Champagne, allaient être envahies, et Paris conquis.

Comment se garantir d'une amère douleur, en songeant aux milliers de Français qui ont engraissé cette terre de leur sang en attendant que leurs ossements, sacrilége épouvantable! allassent, pêle-mêle avec ceux de leurs vaincus et de leurs vainqueurs, clarifier le sirop des raffineries anglaises? Comment se garder d'un accès de mélancolie en entendant prononcer le nom de Poniatowski, et celui de Bessières, et celui de Duroc, et enfin celui de Moreau,

qui est venu périr ici, comme le dit pour sa honte l'inscription de son monument, *à côté d'Alexandre?*

En allant à Prague, on traverse le champ de bataille de Kulm, où vinrent se dissiper comme un songe les espérances de la victoire de Dresde.

Le pont de Dresde offre un pénible souvenir de ces temps néfastes. Il s'y trouve un Christ que les Français, par un scrupule religieux qui ne leur était pas ordinaire, déplacèrent avec soin avant de faire sauter quelques arches. Les alliés le remirent en place avec une inscription portant que les Français l'avaient renversé, mais qu'eux l'avaient restauré. Cette inscription menteuse subsiste encore.

Assez du passé, il est consommé! un mot plutôt du présent, il console. La Saxe, par son industrie, a réparé ses pertes. C'est la partie la plus industrieuse de l'Allemagne entière. Les cotonnades de la Saxe sont supérieures à toutes celles des États voisins. Il arrive même à la Saxe, pour quelques articles, tels que la bonneterie, de battre l'Angleterre sur les marchés étrangers.

La Saxe ne néglige rien pour maintenir sa supériorité dans les arts utiles, sans préjudice du culte des lettres et des beaux-arts, auquel toutes les principautés saxonnes sont vouées. L'éducation industrielle est fort soignée dans l'Allemagne entière, mais en Saxe elle est plus perfectionnée que dans les autres États. Sur un budget de 400,000 thalers environ (1,500,000 fr.), la ville de Leipzig en consacre, m'a-t-on dit, 80,000 (300,000 fr.) à cet objet. Outre

les écoles destinées à former des chefs et des contre-maîtres pour les manufactures et l'agriculture, Leipzig possède une école d'industrie commerciale qui est en première ligne parmi les établissements analogues. A Leipzig, j'ai été frappé du soin qu'on a mis, dans l'organisation de l'instruction publique de la ville, à assimiler hiérarchiquement les divers degrés de l'éducation industrielle à autant de degrés de l'éducation littéraire. Sur tous les programmes publics, ce parallélisme est indiqué scrupuleusement. Ainsi, dans ce pays de la modestie par excellence, on a jugé indispensable de faire la part de l'amour-propre des familles. On a senti que, si l'enseignement professionnel n'était pas honorifiquement au niveau de l'enseignement classique, les parents n'en voudraient pas pour leurs enfants. En France, où la vanité occupe une si large place, dans les faibles essais d'instruction industrielle qu'on a tentés, on n'a pas eu l'idée de lui donner quelques satisfactions. N'est-ce pas comme si l'on se fût proposé d'écarter de l'instruction industrielle les jeunes gens appartenant aux familles un peu jalouses de leur considération?

Leipzig, qui, à des titres différents, est une capitale aussi bien que Dresde, jouit d'une grande prospérité. Peu de villes d'Europe ont accompli des progrès pareils depuis la paix. A l'époque où s'y livra la terrible bataille qui fit verser des larmes à tant de familles en Europe et qui fut si cruelle pour nous, on y comptait 28,000 habitants; elle en a aujour-

d'hui 52,000. Cette population est beaucoup plus à l'aise que celle des montagnes. Leipzig a toujours été un grand marché, un marché européen; sa foire a une célébrité universelle, c'est un rendez-vous général. De tout temps, les produits du nord de l'Europe, les pelleteries, par exemple, s'y sont échangés contre ceux du midi. Les marchands orientaux venaient et viennent encore s'y approvisionner des produits de l'industrie occidentale. Aujourd'hui Leipzig est de plus la métropole commerciale de l'Association des douanes prussiennes, c'est l'entrepôt permanent des objets manufacturés que fabriquent 26 millions d'Allemands. Leipzig est aussi le premier centre de librairie de l'univers entier; tous les libraires allemands y ont un représentant, un domicile politique; tous les ans, ils s'y assemblent et y tiennent une diète. La librairie allemande est constituée sur d'excellentes bases; elle est centralisée et procède par voie de consignation; le décompte annuel se fait à Leipzig. Ce système, donnant à chaque éditeur un nombre infini de correspondants chez lesquels le public lecteur se réunit, comme au temps de Boileau les gens de lettres allaient deviser chez Barbin, est très favorable à l'écoulement des livres. La librairie française, qui souffre et qui se plaint, aurait probablement de l'avantage à prendre modèle sur celle de Leipzig (1). Elle devrait aussi être plus soucieuse du bon marché, c'est par là qu'elle mettra fin à la contrefaçon. Parmi les maisons de librairie

(1) Voir la note 49 à la fin du volume.

de Leipzig on cite celle de MM. Brockaus, qui est montée sur une échelle gigantesque.

La Saxe a une constitution parlementaire, mais les Chambres ne se réunissent que tous les trois ans. C'est assez pour un petit pays; en temps régulier, ce serait suffisant pour de plus grands. Elle a pour premier ministre un astronome, M. de Lindenau, que l'habitude d'observer les mouvements réguliers des vastes corps parsemés dans les cieux, n'empêche pas de voir clair dans les événements agités et sans règle des petits êtres dont se compose la gent humaine.

Malgré la supériorité industrielle de la Saxe, l'ouvrier des manufactures saxonnes est très pauvre. La prééminence de la Saxe sur les marchés lointains s'achète en partie aux dépens du travailleur. Dans les districts montagneux où sont la plupart des manufactures, les salaires sont extrêmement modiques. Cette population porte sa pauvreté avec un courage héroïque; elle lutte avec une énergique patience contre la modicité de sa rétribution, et, à force de soin et d'ingénieuse activité, elle arrive à se donner quelques uns des dehors de l'aisance; elle est propre et proprement logée; elle a, tout comme le monde élégant de nos capitales, des plaisirs intellectuels qu'elle savoure naïvement sans jamais s'en lasser, celui de la musique et celui de la lecture, car en ce pays tous savent lire. Mais, matériellement, elle est réduite à la plus chétive nourriture, elle vit de pommes de terre bouillies.

La Saxe a aussi donné un bel exemple en matière de chemins de fer. De part en part elle est traversée par une ligne qui, de Dresde, va à Magdebourg par Leipzig. C'est une longueur d'environ 230 kilomètres. Un chemin de fer, à peu près achevé en ce moment entre Berlin et Kœthen, rattache cette artère saxonne à Berlin (1). On procède activement à l'exécution de celui de Leipzig à Hof, qui va dans la direction de Nuremberg. Il est question de prolonger l'artère de Magdebourg à Dresde, le long de l'Elbe inférieur jusqu'à Hambourg, et le long de l'Elbe supérieur et de son affluent jusqu'à Prague en Bohême (2). Enfin, parmi les grandes lignes projetées en Allemagne, on cite au premier rang celle qui unira Leipzig, ou Magdebourg, ou un autre point de l'artère saxonne, à Cologne sur le Rhin, et par suite à la Belgique, et puis à Paris, quand nous aurons pris le parti de nous occuper de ces merveilleuses voies de communication autrement que pour en caqueter avec un esprit infini et une profondeur de vues sans pareille (3).

Dresde et Leipzig étaient, il y a vingt ans, des villes fortifiées. Elles ont converti leurs fortifications en promenades. A la place des fossés de Leipzig, il y a aujourd'hui un jardin ravissant; au lieu de mares peuplées de grenouilles, c'est pour la ville une ceinture de fleurs.

(1) Voir la note 50 à la fin du volume.

(2) Voir la note 51 à la fin du volume.

(3) Voir la note 52 à la fin du volume.

Prague, le 10 octobre 1840.

Prague et la Bohême. — Des idées monarchiques.

Prague est l'une des villes les plus pittoresques du monde. Elle occupe le fond et l'un des flancs de la belle vallée où se dessinent, entre de jolis coteaux séparés par une plaine riante, les courbes de la Moldau. Le quartier de la rive droite (*Klein Seite*) se développe en amphithéâtre, comme Alger, comme Constantinople, et cette disposition produit ici, comme partout, un effet enchanteur. Prague semble une ville de palais, car nulle part ailleurs on n'en trouverait un pareil nombre. Jadis construits par les plus riches familles, ils sont entretenus avec soin, quoique le plus souvent ils soient inhabités, leurs propriétaires résidant à Vienne près de la cour. On dirait aussi une forêt de dômes ou de clochers. Ces masses arrondies, qui dominent les autres édifices, et ces pointes élancées vers le ciel, donnent aux cités une grande élégance. On sait quel aspect magique résulte de loin, pour les villes mahométanes, de leurs minarets effilés qui se dressent au-dessus des habitations. Notre Lutèce serait plus belle à contempler, si une demi-douzaine de flèches hardies surgissaient çà et là du sein des maisons et

des édifices massifs, pour aller chercher les nuages. Tout autour de Prague, des fortifications et des murailles, dont les créneaux se projettent sur l'horizon, y tracent une dentelure ondulée suivant les plis du terrain. Sur la rive droite, le sommet d'une longue colline que baigne la Moldau, est occupé par l'immense palais du Hradschin, véritable demeure royale, aussi vaste que les Tuileries, mais moins noircie par le temps. Autour de cette magnifique résidence impériale sont distribués l'antique cathédrale dont on aperçoit de loin les aiguilles, divers couvents d'hommes ou de femmes, plusieurs palais appartenant à des particuliers, le musée, un beau pavillon appelé l'observatoire de Tycho-Brahé. Au travers de la Moldau sont jetés deux ponts, images l'un du passé, l'autre du présent; le premier avec de lourdes arches en pierre pieusement garnies de statues; l'autre en fer, légèrement suspendu, dont les chaînes tracent ou traceront (car il n'est pas encore terminé) d'une rive à l'autre les amples contours de leurs courbes allongées (1). Au milieu de

(1) Ce pont est exécuté par une compagnie. Le comte Joseph Thun, d'une des plus nobles familles de l'empire, et l'un des intéressés à cette entreprise, s'adonne à la surveillance des travaux avec un zèle admirable. Il paie de sa personne à tout instant. Je le trouvai qui faisait lui-même l'épreuve des chaînons. En citant cet exemple, je n'ai pas pour but seulement de rendre hommage à un remarquable témoignage de sollicitude pour une œuvre d'intérêt public. Je tiens surtout à signaler, à propos de cet acte isolé, l'ardeur avec laquelle la noblesse bohême se livre aux améliorations de tout genre. Non pas nominalement, mais effectivement, par son intervention personnelle

la rivière s'étend une île couverte de beaux arbres (l'île des Tireurs). Sur les croupes de cette même rive droite se déroulent de jolies et spacieuses promenades dues au comte Chotek, qui occupe depuis plusieurs années avec une grande distinction le poste important de grand-bourgrave (gouverneur-général de la Bohême). De toutes parts, ce sont des souvenirs historiques, souvenirs guerriers pour la plupart, car la guerre a, durant de longs siècles, dévasté la Bohême. Ici la fenêtre du haut de laquelle furent précipités les deux conseillers d'État Martinitz et Slawata, ce qui donna le signal de la guerre de Trente-Ans; ailleurs, des boulets lancés par-dessus les murailles par les Prussiens du grand Frédéric; on en trouve un exposé à l'une des fenêtres de la cathédrale, dans l'intérieur de laquelle il était entré. Sur plusieurs points enfin, Prague offre des raretés qui feraient envie aux plus grandes capitales. Tel est le tombeau de saint Jean Népomucène, dans la cathédrale; on y compte sept ou huit grandes statues en argent. Nous sommes fiers, à Paris, d'en avoir une, celle de la Paix, aux Tuileries. A ce propos, du train dont vont les affaires européennes, ne

et par ses capitaux, elle est à la tête de tous les perfectionnements scientifiques et industriels, je devrais dire aussi sociaux, car la grande majorité des seigneurs bohêmes est favorable au rachat des corvées moyennant des conditions fort peu onéreuses pour le paysan. Par une conduite pareille, la noblesse bohême fait preuve à la fois d'humanité, de patriotisme et d'habileté; c'est par de tels efforts, en effet, qu'on peut justifier sa prééminence et la conserver.

croyez-vous pas que bientôt nous devrons la fondre?

Il n'y a pas, en Europe, de pays où des iconoclastes pourraient se donner carrière autant qu'en Bohême ; il n'y en a point où l'on trouve autant d'images exposées à l'adoration des fidèles. Au lieu des petites croix en fer ou en pierre que l'on rencontre dans les campagnes du midi de la France, ce sont de grandes croix de bois élancées dans l'air et plantées sur les pointes des rochers. Au lieu des étroites niches placées au détour d'une rue dans nos villages, et que suffit à remplir une statuette en pierre de la Vierge ou d'un saint, ce sont des stations ou des chapelles où le paysan se repose un moment, agenouillé au pied d'une figure de Marie ou de son fils. Sur les ponts et sur les places, autour des fontaines, ce sont des groupes de sculpture que n'avoueraient sans doute ni Phidias, ni Canova, ni Thorwaldsen, mais qui pourtant ont une certaine prétention d'art. Le soir, la piété des fidèles allume des lampes devant les reposoirs les plus isolés au milieu des bois, devant les chapelles et les croix le plus haut perchées sur les montagnes. Dans l'obscurité des nuits, ces lumières aident le piéton à s'orienter, et font naître des idées religieuses dans l'esprit du passant le plus sceptique.

Cette Bohême, qui suit ainsi le catholicisme le plus romain, le plus sensible (je veux dire celui qui tombe le plus sous les sens), a été pourtant, il y a deux siècles, un pays de réformés. Ce fut la patrie

de Jean Huss et de Jérôme de Prague; patrie alors fière de ses enfants réformateurs, passionnée pour leurs idées et pour leur mémoire. Avant la bataille de Weissenberg, qui rendit Ferdinand II maître de Prague et de la Bohême, les réformés dominaient par le nombre et par l'influence. Peu d'années après, les efforts du gouvernement et les exhortations du clergé, mêlés au surplus de mesures coërcitives, avaient opéré un entier revirement, une conversion générale. L'histoire ne fournit pas de fait qui mette mieux en relief les traits par lesquels le caractère slave diffère du français ou mieux encore de l'anglais. C'est une nature relativement obéissante, maniable et flexible. Je parle de la masse; en tout pays, il y a des exceptions à la règle commune, et je les laisse à l'écart. Le Slave n'a pas comme l'Anglais une barre d'acier dans la moelle épinière. Il n'est pas comme le Français un infatigable raisonneur, un douteur obstiné, un frondeur incorrigible. Moins que l'Allemand, il est porté à l'analyse philosophique. En France, malgré un luxe de rigueurs, on n'a pu ramener au catholicisme les Albigeois et les paysans des Cévennes. En Espagne, la proscription en masse, l'auto-da-fé en permanence, l'extermination, ont pu seuls avoir raison des croyances mauresques. En Angleterre, rien ne put dompter l'âpre conviction des puritains. Battus sur tous les points, ils se réfugièrent dans les défilés des montagnes, dans les cavernes des bois, tenant la Bible et le Covenant d'une main, le glaive de l'autre. Quand

les antres des bêtes fauves leur eurent manqué, ils s'expatrièrent; quand l'Europe leur refusa un asile où leur conscience fût libre, ils allèrent conquérir à leur foi un nouveau monde. Le catholique irlandais a gardé sa croyance au milieu de la plus atroce misère. La Bohême, au contraire, s'est laissé refaire catholique d'assez bonne grâce, sans qu'il ait fallu un long ensemble de persécutions, un vaste système de terreur et de cruautés. Cela prouve au surplus que le catholicisme, où le sentiment d'autorité domine et dont le culte étale avec éclat ses formes extérieures, est en parfaite harmonie avec le tempérament bohême.

Dans cette seconde conversion des Bohêmes, les jésuites ont joué le plus grand rôle. Généralement les jésuites ont eu du succès parmi les populations souples et dociles. Ailleurs ils ont dû échouer. Tel est le secret de leur complète réussite parmi les peuplades de l'Amérique du Sud, de la répugnance invincible qu'au contraire ils inspirent à l'Anglais tout personnel et au Français tout plein de spontanéité. Les jésuites ont rendu la Bohême à la maison d'Autriche. La Bohême a été le théâtre où ils ont le mieux déployé leur esprit insinuant et habile, leur assurance grandissant tout-à-coup jusqu'à l'audace lorsque l'humeur facile, débonnaire et croyante ou crédule des peuples laissait le champ libre à leurs fraudes pieuses. L'apothéose de saint Jean Népomucène offre un trait curieux de l'histoire de la société de Jésus dans ses rapports avec la Bohême.

De tous les habitants du céleste séjour, nul n'est l'objet d'hommages pareils à ceux que saint Jean Népomucène reçoit en Bohême. Le dénombrement de ses statues est chose impossible. Les plus pompeuses cérémonies lui sont réservées. Ce n'est pas de la dévotion, c'est de l'adoration, de l'idolâtrie. Il semble que, dans l'opinion vulgaire, il soit plus que Dieu lui-même. Sur le pont de Prague, la population s'incline et se découvre respectueusement devant sa statue ; en passant devant le Christ qui est tout proche, elle reste la tête couverte et le front haut. Eh bien! ce saint Jean Népomucène tant exalté, tant honoré, si je dois en croire ce que m'ont raconté à peu près dans les mêmes termes plusieurs personnes que je tiens pour véridiques, serait une pure invention des jésuites. Je rapporte ici leur récit sans y rien changer et sans m'en porter garant.

Les jésuites auraient inventé saint Jean Népomucène, d'abord parce qu'il entrait dans leur système d'inaugurer dans tous les pays où ils voulaient prendre pied de nouveaux objets de dévotion, témoin le Sacré-Cœur, et récemment sainte Philomène. En cela ils pensaient, et humainement parlant ce n'était pas sans raison, qu'il était bon de rajeunir la foi, tout immuable qu'elle est, en en rajeunissant les emblèmes. En second lieu, ils sentaient le besoin de créer un instrument de gouvernement religieux et politique qui leur servît à effacer des esprits les souvenirs de la réforme et ceux de la nationalité bohême que la guerre des Hussites tendait

à reconstituer. La population bohême professait une sorte de culte pour la mémoire de Jean Huss, héros et martyr de la réforme. Pour détrôner Jean Huss, ils auraient jugé qu'il valait mieux élever autel contre autel que de décrier purement et simplement la victime du concile de Constance. A cet effet, ils auraient avisé que le nom de Jean serait bon à conserver..... *cui nomen erat Joannes*. Ils auraient imaginé donc une légende, fondée en partie sur la tradition du supplice d'un prêtre que le roi Venceslas avait jadis fait jeter dans la Moldau. De ce prêtre qui n'avait été qu'un brouillon politique, ils auraient fait un martyr, disant que Venceslas l'avait fait périr parce que le saint homme avait refusé de dévoiler le secret de la confession de la reine. Ils montrèrent, m'a-t-on dit, la place d'où on l'avait précipité du pont dans la rivière. Ils apitoyèrent les femmes et, par elles, les hommes sur sa discrétion et sa vertu. Cette histoire, enseignée du haut de toutes les chaires, proclamée au milieu de fêtes d'une grande magnificence, gravée dans le souvenir à l'aide d'un luxe incroyable de statues et d'images, eut bientôt pris de la consistance parmi des paysans faciles à persuader et ignorants. Les nobles, plus clairvoyants, étaient contenus par la menace et par l'étroite surveillance que le catholicisme rend aisée. Saint Jean Népomucène ainsi historié était, en somme, un saint plus merveilleux que Jean Huss, et il l'emporta sur lui. Son triomphe consacra celui du catholicisme et de l'empereur et fit la fortune des jésuites.

Tel est le thème passablement voltairien qui m'a été livré. A tout prendre, cette légende serait aussi bien trouvée que celle de Romulus et de Rémus avec leur louve, et que toutes celles dont on a repu, dans le passé, l'imagination populaire. Il y a deux ou trois mille ans, quand l'immense majorité des populations était nécessairement vouée à l'ignorance et à la superstition, de pareils procédés de gouvernement politique et religieux pouvaient être légitimes. Il faut prendre les peuples par où ils donnent prise, tout comme on saisit un vase par les anses. Mais de nos jours, depuis l'invention de l'imprimerie, depuis que *la lumière fut*, ainsi qu'on l'a gravé sur la statue de Guttemberg, depuis que le christianisme a mis la raison à une diète où elle s'est fortifiée, de pareils moyens sont réprouvés et ne sauraient avoir qu'un succès passager. Les jésuites, en cette circonstance, ont péché par où ils s'abusèrent souvent et par où ils ont péri. Cet ordre, éminent cependent par son intelligence, n'a jamais eu conscience des modifications qui devaient s'introduire dans les méthodes de gouvernement par l'effet des changements introduits dans la condition intellectuelle et matérielle des peuples, à la faveur même du christianisme. Ils n'ont jamais paru soupçonner le relief que le dogme chrétien donne au libre arbitre et à la dignité de l'homme. Complices et peut-être instigateurs d'une erreur à laquelle, en ces derniers siècles, la hiérarchie catholique a semblé souvent s'abandonner presque tout entière, ils n'ont jamais aperçu

de ce dogme que l'influence acquise sous ses auspices au principe d'autorité, influence immense et salutaire, qu'on ne saurait pourtant séparer de l'essor par lui imprimé à la personnalité humaine, au principe de la liberté; ils ne distinguèrent dans le christianisme qu'une loi de soumission; ils voulurent de la foi faire la prostration de l'âme, de l'humilité l'humiliation. Une fois hors de la voie, l'orgueil et l'ambition s'en mêlèrent. Ils prirent l'espèce humaine en mépris; ils eurent la pensée qu'on pouvait la condnire comme les enfants par des mensonges et la tenir en laisse comme un esclave, qu'on le devait peut-être pour son bonheur, car la vanité se fait sérieusement des illusions semblables. Ligués avec les cours, ils donnèrent une interprétation monstrueuse du *rendez à César*, en supprimant le *rendez à Dieu*, ajouté par le divin maître. On sait la fin. Malgré une capacité incontestable, ils sont tombés dans le gouffre que la Providence vengeresse tient constamment ouvert sous les pas des orgueilleux et des ambitieux. Grande leçon qu'il n'est pas hors de propos de rappeler aux hommes du XIXe siècle!

Peu de villes offrent autant de souvenirs de la France et particulièrement de la royauté française. Je ne rappellerai pas ici Chevert, ni le maréchal de Belle-Isle, avec sa retraite justement comparée à celle des Dix-Mille, c'est à la royauté que je pense ici. Sur ce sol monarchique, c'est vers elle naturellement que se porte la pensée. Prague dut sa splendeur à Charles IV, dont tout ici, les monuments et

les hommes, répètent la louange, et Charles IV était le fils d'un roi, noble allié de la France, qui se fit tuer pour elle dans la lamentable bataille de Crécy. Ce magnifique palais, l'antique Hradschin, qui se déploie au sommet de la colline, dominant la ville et la riante vallée de la Moldau, a été l'asile et la cour de Charles X. Là, pauvrement reléguée au deuxième étage et réduite à s'éloigner quand l'empereur d'Autriche venait visiter cette capitale, la branche aînée a tristement végété, entourée de la respectueuse pitié qu'excitent d'aussi grandes infortunes chez les populations disposées à vénérer les oints du Seigneur, mais escortée aussi des misérables intrigues qui avaient tant contribué à la précipiter de toute la hauteur d'une légitimité de huit siècles. Vous sortez de ce palais, saisi de l'abaissement où, par leurs fautes et pour l'exemple de tous les souverains, ont été réduits les fils et les héritiers de Hugues Capet, de saint Louis, d'Henri IV, et vous entrez dans l'église métropolitaine de Saint-Guy. Vous y apercevez, dans un coin, un autel modeste restauré par la duchesse d'Angoulême, ainsi que le consacre une inscription latine. Sortez de la cathédrale et continuez à gravir la colline, vous rencontrez le Strahow, couvent des Prémontrés. Pendant que vous en admirez la bibliothèque, que vantent les habitants de Prague, le frère bibliothécaire vous fera remarquer, au milieu de l'une des salles, un autre souvenir d'une autre dynastie jetée à bas de ce beau trône de France : ce sont les livres offerts

par l'impératrice Marie-Louise, la fille des antiques Césars de l'Allemagne, l'épouse du puissant César des Gaules, à qui l'on appliquait le mot de la Bible sur un autre conquérant: « La terre se tut devant lui. » Singulier hasard! l'une des pièces principales de ce cadeau de l'archiduchesse Marie-Louise, c'est la collection des *Liliacées* de Redouté; ce sont les lys qui devaient bientôt remplacer les aigles, les lys, emblème de la dynastie qui devait lui ravir à elle-même la couronne (1). Mais au moins Marie-Louise a été traitée comme la fille de la maison. Sur le casier qui abrite ses livres elle reste l'impératrice des Français; et la duchesse d'Angoulême, sur l'autel réparé par ses soins, n'a point de nom qui lui soit propre, point de titre pour son époux. Elle est qualifiée seulement de Marie-Thérèse, *fille de Louis XVI;* soit que la princesse, en relevant cet autel, ait uniquement voulu le consacrer à la mémoire de son père, et se faire une place où elle pût venir verser ses intarissables larmes; soit que le gouvernement autrichien, circonspect envers la révolution de juillet et la dynastie nouvelle, n'ait point permis qu'un de ses temples offrît aux regards une inscription plus conforme aux prétentions de la famille déchue, ou même à ses regrets.

La Bohême a encore d'autres liens avec la royauté française. Par un concours de circonstances bizar-

(1) Dans l'été de 1812, lors d'une visite qu'elle fit à sa famille pendant que Napoléon était en Allemagne se préparant à entrer en Russie.

res, l'évangile, ou plutôt le livre réputé tel, sur lequel nos rois prêtaient serment à Reims, venait de la Bohême. C'était un manuscrit tracé par un saint bohême, saint Procope, abbé du monastère de Sasarva (cercle de Kaurzim), vers l'an 1010 ou 1040. Le saint abbé avait passé une partie de sa vie à copier ces feuillets. Quelques siècles plus tard, en 1395, l'empereur Charles IV, fondant le couvent d'Emmaüs, à Prague, ne trouva rien de mieux, pour illustrer sa fondation qu'il plaçait sous l'invocation de saint Jérôme, que de lui faire don de cette relique. Un moine du nouveau couvent, qui avait une belle main, ajouta au manuscrit de nouvelles pages. Le livre, ainsi grossi, fut relié en or, orné de pierreries, revêtu de pieux restes des plus grands saints. Transporté hors de Prague, pendant les guerres qui dévastèrent la Bohême, à l'époque des Hussites et au temps de Gustave-Adolphe, le riche manuscrit tomba au pouvoir des Turcs, qui, le trouvant de bonne prise et le regardant comme un joyau, l'emportèrent à Constantinople. Là il fut signalé au cardinal de Lorraine comme un livre saint en captivité. Le cardinal, dans un mouvement de piété, le fit racheter et l'offrit à la cathédrale de Reims, où il fut accepté comme un évangile orthodoxe, et appelé, comme tel, à jouer le premier rôle dans la plus éclatante et la plus imposante des cérémonies de la monarchie française. Quelques lettrés le disaient grec, d'autres le tenaient pour arménien. En 1717, Pierre-le-Grand, passant à Reims, voulut voir ce texte sa-

cré; il reconnut qu'il était en langue slave. Le magnifique volume n'en figura pas moins comme un évangile au sacre de Louis XVI. Au plus fort du vandalisme révolutionnaire, messieurs du culte de la raison le dépouillèrent de sa splendide reliure. L'auguste parchemin fut jeté au grenier et même égaré pour quelque temps. Au consulat, il passa dans la bibliothèque de la ville de Reims. Depuis lors, il a été examiné, et le résultat de cette sorte d'autopsie a été qu'en effet c'était un livre religieux, écrit de la page 1 à la page 36 d'une première main, celle de saint Procope, en caractère cyrillien de la langue slave, et de la page 36 à la page 94 de la main du moine resté inconnu du couvent d'Emmaüs, en caractère glagolite, ce qui sent l'hétérodoxie, car l'alphabet glagolite avait la préférence des fidèles du rit grec, qui affectaient de s'en servir, par opposition à l'église romaine. Il contient des homélies et des versets de l'Évangile (1).

Il est naturel ici de s'entretenir de la royauté. L'atmosphère qu'on respire est royaliste. Quand les nobles Hongrois s'écrièrent, à l'aspect de Marie-Thérèse : *Moriamur pro rege nostro*, ils exprimè-

(1) L'ancienne langue de l'église slave avait deux alphabets différents, le cyrillien et le glagolite. On ne sait lequel des deux est le plus ancien. Il est vraisemblable que les apôtres slaves, Cyrille et Méthode, qui moururent à la fin du IXe siècle, furent les inventeurs du caractère cyrillien, qu'ils avaient trouvé l'alphabet glagolite usité parmi leurs catéchumènes, et qu'ils le transformèrent en y ajoutant des caractères imités du grec.

rent au sentiment qui est au fond du cœur de tous les sujets allemands de l'empire d'Autriche. C'est ainsi qu'ils entendent le patriotisme, c'est ainsi qu'ils le définissent. Il y a quelques jours, pendant que j'étais à Carlsbad, l'archiduc François-Charles, héritier du trône, y passa quarante-huit heures. Mon hôtesse, me demandant la permission d'illuminer ma fenêtre, me dit ingénument : « Toute la ville sera illuminée ce soir en l'honneur du prince, » et elle ajouta avec une expression de bonheur : « C'est du *patriotisme.* » A propos des fêtes données à l'archiduc, ce mot de patriotisme me revint trois ou quatre fois. J'en fus surpris d'abord. C'est, en effet, étrange pour un Français ; la notion que nous nous sommes faite du patriotisme depuis cinquante ans, est toute au rebours de celle-là. Chez nous le patriote à trente-six carats tient le gouvernement pour un ulcère et le roi pour un ennemi naturel. Il répète volontiers le mot de l'abbé Grégoire, que l'histoire des rois est le martyrologe des nations, et un hommage rendu à la royauté est réputé une bassesse. Nos voisins du midi, qui sont entrés à notre suite dans la lice de la politique moderne, les Espagnols, nos élèves, qui ont l'air de vouloir en cela devenir nos maîtres, qualifient expressément de *serviles* les partisans du pouvoir royal. C'est que nous avons cessé d'être monarchiques. Je n'examine pas si c'est une transformation passagère ou une métamorphose définitive ; je me borne à constater le fait, sans être tenté d'en féliciter ma patrie. Les

Autrichiens, au contraire, sont restés monarchiques jusqu'à la moelle des os, et ils n'ont pas lieu de le regretter.

Dans les sociétés profondément monarchiques, la grammaire politique sanctionne le sens donné au mot *patriotisme* par les habitants de Carlsbad. L'amour du souverain se confond alors avec l'amour de la patrie. Le prince est la patrie personnifiée. Le prince représentant la patrie, l'amour du prince est une vertu. Chaque système de gouvernement a ses conventions. A l'égard de chaque peuple, toute la question est de choisir celles qui s'harmonisent le mieux avec le caractère national, et sont les plus propres à en mettre en relief les vertus, à en pallier les vices. Le gouvernement véritablement monarchique repose sur celle-ci, que le prince est l'image vivante de la patrie : à ce titre, ses droits sont étendus, mais ses devoirs sont immenses. C'est ainsi que le comprit Louis XIV, lorsqu'il prononça ces paroles célèbres : *L'État, c'est moi.* Les magistrats de la chambre des requêtes et autres voulaient que l'État ce fût eux. Le jeune roi, qui n'entendait pas abdiquer au profit des parlementaires, retira vivement à lui les rênes du gouvernement qu'on voulait lui enlever, et ce fut heureux pour la France. Sans cela, au lieu de cet admirable siècle de Louis XIV, le plus glorieux de nos annales, nous aurions eu une queue de la Fronde indéfiniment prolongée. L'opinion que ces paroles de Louis XIV étaient le manifeste du despotisme le plus effréné, ne s'est accréditée que

par une confusion de langage. Elles durent paraître au contraire parfaitement naturelles à cette époque, parce qu'elles exprimaient une des maximes fondamentales du régime monarchique, qui n'était alors contesté par personne. L'esprit de nos aïeux, c'était alors le temps de Pascal, de Bossuet, de Corneille et de Racine, n'en fut aucunement révolté, parce qu'ils étaient monarchiques, c'est-à-dire qu'ils considéraient le roi comme personnifiant en lui la patrie, comme étant le symbole animé des droits et des devoirs de chacun. Voilà ce qu'ils aimaient, ce qu'ils honoraient dans le roi, ce qui les rendait empressés à rechercher en lui les moindres germes de vertu pour les développer, pour les recommander à l'affection et à la reconnaissance des populations. C'était une fiction, soit; mais encore un coup chaque régime a les siennes. La république n'a-t-elle pas la souveraineté populaire, à laquelle on croit sans pouvoir bien dire où elle réside, et devant laquelle on se prosterne sans jamais la voir?

Puisque je suis à cette rectification d'un mot historique, de la réhabilitation duquel je n'entends d'ailleurs tirer ici aucune conséquence, je la compléterai par des paroles de Napoléon.

Napoléon, qui, au milieu de l'engouement universel du siècle pour les idées directement ou indirectement révolutionnaires, eut le mérite de dégager de tout alliage les idées de gouvernement, Napoléon, qui aurait pu recueillir la gloire de clore l'abîme des bouleversements et de réaliser une œuvre tout en-

tière à accomplir aujourd'hui encore, celle de relever de sa déchéance le principe d'autorité, s'il n'eût été entraîné par sa passion pour la guerre et par les nécessités qu'elle lui imposait, Napoléon envoya d'Espagne au *Moniteur* un article où il exposait, en termes moins sommaires et plus explicites, une théorie qui est au fond la même que celle de Louis XIV et de mon hôtesse de Carlsbad. Cet article, provoqué par des paroles échappées à l'impératrice Joséphine dans une réception officielle des membres du Corps législatif, commençait en ces termes :

« Plusieurs de nos journaux ont imprimé que Sa Majesté l'Impératrice, dans sa réponse à la députation du Corps législatif, avait dit qu'elle était bien aise de voir que le premier sentiment de l'Empereur avait été pour le Corps législatif, qui représente la nation.

» Sa Majesté l'Impératrice n'a point dit cela. Elle connaît trop bien nos constitutions. Elle sait bien que le premier représentant de la nation c'est l'Empereur, car tout pouvoir vient de Dieu et de la nation. »

Voici quelques unes des paroles par lesquelles Napoléon motivait cette assertion:

« La Convention, même l'Assemblée législative, ont été représentants. Telles étaient nos constitutions alors. Aussi le président disputa-t-il le fauteuil au roi, se fondant sur le principe que le président de l'assemblée de la nation était avant les autorités de la nation. Nos malheurs sont venus en partie de cette

exagération d'idées. Ce serait une prétention chimérique et même criminelle que de vouloir représenter la nation avant l'Empereur. »

Et il concluait en ces termes, que maint pessimiste pourra qualifier de prophétiques :

« Tout rentrerait dans le désordre si d'autres idées constitutionnelles venaient pervertir les idées de nos constitutions monarchiques (1). »

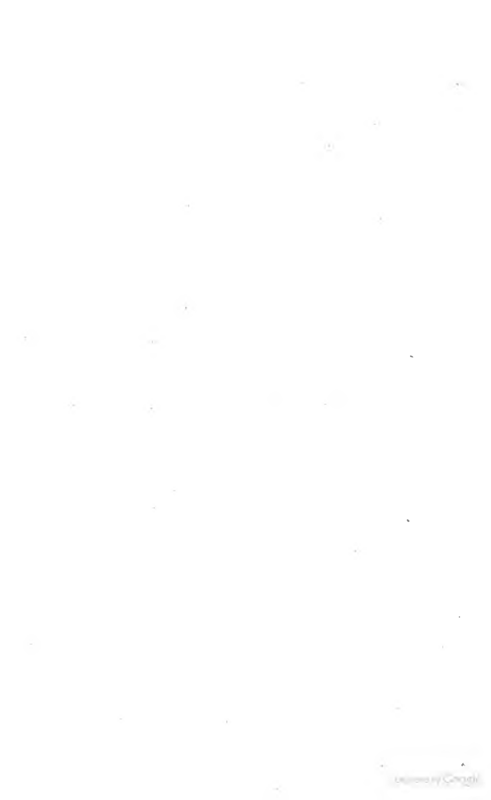
Au fait, étant donné le système monarchique, la formule de Napoléon, de Louis XIV et des bourgeois de Carlsbad est d'une exactitude mathématique.

(1) Je crois devoir reproduire ici un passage du célèbre écrit de Sièyes : *Quest-ce que le tiers-état?* où le grand publiciste de 89 exprime une pensée qui se rapproche de celle de Napoléon :

« On dit en Angleterre que la chambre des communes représente la nation. Cela n'est pas exact. Peut-être l'ai-je déjà remarqué : en ce cas, je répète que si les communes seules représentaient toute la volonté nationale, elles formeraient seules tout le corps législatif. La constitution ayant décidé qu'elles n'en étaient qu'*une* partie sur *trois*, il faut bien que le roi et les lords soient regardés comme des représentants de la nation. » (*Quest-ce que le tiers-état?* Chap. V.)

LETTRES

SUR L'ALSACE.



I

L'Alsace. — Ses métropoles. Ses voies de communication. — Sa tendance à l'expansion.

Conquête de Strasbourg par Louvois.—Costume des femmes jusqu'en 1793; proclamation de Saint-Just à ce sujet. — Mulhouse incorporée à la France en 1798. — Aspect du paysage en Alsace. — D'une théorie de la délimitation des États. — Richesse des annales de l'Alsace; descendants de son premier duc Étichon.—Disparition de l'esprit nobiliaire. — Voies de communication. — Canal du Rhône au Rhin. — Canal de la Marne au Rhin; embranchement indispensable qui a été omis dans la loi de 1838, ou canal des houillères de Sarrebruck. — Chemin de fer de Strasbourg à Bâle; chemin de fer de Kehl à Manheim; chemin de fer de Bâle à Zurich;

chemin de fer de Mulhouse à Dijon. — Canal du Rhin au Danube. — Le canal du Rhône au Rhin peut fournir une grande force motrice aux manufactures, et de l'eau d'irrigation à l'agriculture. — Essaims qui émigrent de l'Alsace. — Parti qu'on devrait en tirer pour l'Algérie et pour la Corse. — Mouvement général de translation du Nord au Midi, qui se manifeste maintenant dans l'ensemble de la civilisation. — Rôle que l'Alsace semble ainsi appelée à jouer; avantages qui en résulteront pour la France.

Colmar, 18 septembre 1841.

La France doit l'Alsace à un prince qualifié de grand par excellence, qui fut habile à conquérir et non moins habile à garder ses conquêtes. Strasbourg étant ville impériale, et par conséquent se gouvernant à part, ne suivit pas forcément le sort de la province quand Louis XIV eut enlevé celle-ci à la maison d'Autriche. Une fois l'Alsace annexée à la France, l'intérêt de Strasbourg était d'accepter le même destin. Entre les Français et les Impériaux elle eût été comme entre le marteau et l'enclume. Mais les bourgeois notables préféraient demeurer les chefs d'une ville libre. Pour décider la soumission, il fallut l'intervention de la force, de la force qui partage avec la logique l'empire du monde, quelquefois, il faut le dire quoique ce soit peu à l'éloge de notre nature, sans que les affaires du monde en aillent plus mal. Louis XIV déploya donc un grand appareil. Les journaux hollandais dirent alors que ce prince envoyait, pour subjuguer cette cité protestante, l'évêque qui, de-

puis longues années, ne l'était qu'*in partibus*, avec deux mulets chargés de chapelets. Au lieu de l'évêque, le Grand Roi avait mis en avant Louvois, l'habile mais le fier et terrible Louvois, qui s'en vint escorté de 30,000 hommes. Moyennant ces 30,000 piques ou mousquets *en guise de cierges*, tout se passa pour le mieux. Louvois écrivait à Louis XIV le 4 octobre 1681 : » M. de Montclar (le comman-» dant des troupes) a reçu ce matin le serment de » fidélité du magistrat (nom collectif des autorités » communales), qui l'a prêté de très bonne grâce. » Le peuple paraît fort content du changement de » domination, et jusqu'à présent je n'ai reçu d'autre » placet que d'une femme dont le mari s'était mal-» gré elle enivré avec son soldat (le soldat qu'on lui » avait donné à loger). » Comme trait des mœurs conjugales du temps, que l'urbanité française dut bientôt modifier, Louvois ajoute : « Comme en ce » pays-ci les femmes ne sont que les premières ser-» vantes de la maison, le magistrat l'a fort grondée » d'avoir osé trouver à redire à ce que son mari avait » fait, lequel, pour lui apprendre à être plus sage, » a continué à s'enivrer avec son même soldat, et » assure qu'il continuera tant qu'il aura du vin chez » lui. »

Louvois, en homme prudent, jugea bon, nonobstant cette disposition à fraterniser, de désarmer les bourgeois aussitôt, et d'ériger dans l'intérieur de la ville des quartiers retranchés pour les contenir. Ainsi s'élevèrent le *Fort Blanc* et le *Fort de pierre*, que les

Strasbourgeois démolirent solennellement en 1791, par imitation de la destruction de la Bastille.

Strasbourg s'était réservé, par une capitulation expresse, des priviléges municipaux assez étendus. Elle les conserva, non sans empiétement des préteurs royaux, jusqu'au moment où 1789 passa sur elle le niveau de l'unité et de l'égalité. En 1791, il ne resta de l'ancien régime strasbourgeois que le costume des femmes. Vainement avant cette époque on avait ordonné au beau sexe de suivre les modes françaises, « à peine de cinquante livres d'amende et de tel châtiment qu'il sera trouvé à propos. » Les femmes avaient résisté ; en général, elles sont contre-révolutionnaires. Mais ce dernier vestige du passé devait disparaître devant la Convention. En novembre 1793, Saint-Just, étant représentant du peuple près l'armée du Rhin, fit afficher une laconique proclamation conçue en ces termes : « Les citoyennes de Strasbourg sont invitées à quitter les modes allemandes, » puisque leurs cœurs sont français. » Les citoyennes obéirent, parce que le jeune tigre qui leur parlait ainsi avait derrière lui une obéissante guillotine dressée à se mettre à l'œuvre sur le moindre de ses gestes.

Strasbourg est aujourd'hui un des plus puissants boulevards de l'indépendance de la France. Elle doit devenir une cité commerciale de premier ordre. Depuis le traité avec la Hollande, elle a l'accès de l'Océan par le Rhin, qu'on améliore lentement là où il est nôtre, mais qui plus bas est d'une bonne



navigation; par le canal du Rhône au Rhin, qui vient baigner ses murs, elle a le débouché de la vallée du Rhône et de la Méditerranée, et le continent ne peut tarder à lui être ouvert par de grandes voies de communication perfectionnée, canaux et chemins de fer, les uns en cours d'exécution, les autres à l'état de projet déjà mûr.

La capitale industrielle de l'Alsace, Mulhouse, a été beaucoup plus tard réunie à la France. Jusqu'en 1798 c'était un État allié de la Suisse et ne relevant que de lui-même. Les hommes de quarante-cinq ans n'y sont pas nés Français; mais ils le sont devenus de cœur et d'âme, et personne aujourd'hui ne l'est avec plus de dévouement. La République française, tout en parlant beaucoup de liberté, s'accommodait peu de l'indépendance de ses voisins; en vertu du droit du canon, dernière raison réservée aux rois, qu'elle trouvait pourtant à sa convenance, elle leur imposait ses formes politiques ou les absorbait sans rien entendre. Avec Mulhouse elle s'efforça d'avoir des procédés, probablement parce que de république à république elle jugea que c'était de rigueur. L'incorporation, qui était dans l'intérêt évident des deux parties, ne fut pas absolument volontaire, mais le glaive ne s'en mêla pas. La République française temporisa, et c'est la seule fois qu'elle en eut la patience. Maîtrisant son premier mouvement, au lieu d'enlever la ville d'assaut, on la cerna par des lignes de douanes. A vrai dire, on la prit par famine; mais de la part du gouverne-

ment révolutionnaire, c'était miséricordieux. C'est ainsi que Mulhouse devint cité française. Elle n'y a pas perdu. De 6,000 habitants elle s'est élevée à 35,000. Elle est la gloire de l'esprit manufacturier en France. Avec Lyon elle partage le sceptre des manufactures du continent. Mulhouse d'ailleurs jouit de fait d'une indépendance qu'aucune autre ville ne partage. Elle s'administre seule. Elle interprète les lois comme il lui plaît, mais toujours pour le plus grand bien de l'ordre et des lumières. Elle fait seule sa police; elle n'a ni sous-préfet, ni procureur du Roi, ni garnison. Toute l'autorité est entre les mains d'un maître sorti de son sein, et à demi-élu par elle. Son maire est comme un consul à Rome, et quelquefois comme un dictateur.

Ces deux grandes cités, chacune avec son génie propre, unies par Colmar qui participe de leur double nature et de leur double influence, sont dignes de représenter la province. C'est faire d'elles un grand éloge; car, que l'Alsace est belle! quelle admiration elle excite chez l'étranger qui la voit en passant, comme chez celui qui l'étudie à fond!

Peu de paysages réunissent autant d'attraits que celui de l'Alsace. On y trouve la réunion des montagnes et d'un grand fleuve, de la plus riche culture et des forêts les plus vigoureuses et les mieux tenues du royaume; les ouvrages des hommes s'y étalent à côté de ceux de la nature; les monuments des anciens jours, châteaux et églises, s'y associent aux édifices de la civilisation moderne; les cheminées des ma-

chines à vapeur y rivalisent avec les clochers; de jolis et florissants villages s'y déploient pêle-mêle avec des fabriques semblables aux grands quartiers d'infanterie des environs de Paris; une population nombreuse embellit le tableau de son aisance et l'anime de son activité.

Le fond de la vallée est occupé par des champs bien peignés de tabac et de chanvre. Çà et là apparaissent des manufactures qu'on reconnaît de loin à un nuage de fumée. A distance du fleuve, lorsque le sol commence à s'élever par une pente douce vers les Vosges, de pittoresques habitations sont éparses au milieu des vignes; c'est aussi sur ce premier gradin que se tiennent la plupart des villages (1). Au-dessus,

(1) « Dans toute la partie des Vosges où l'on parle encore la langue allemande, chacun de ces rochers a fourni les fondements, et pour ainsi dire, l'esquisse d'un château, qu'on a taillé en grande partie dans sa masse et qui semble associé à sa durée. D'une portion détachée et plus élevée que le reste, on a fait une tour dans l'intérieur de laquelle on a taillé un escalier tournant. Dans une portion plus massive on a ouvert des salles et des chambres. Avec les pierres qu'on en a extraites on a construit l'étage supérieur et formé les créneaux de la plate-forme. Un petit nombre de très petites fenêtres, entourées d'ornements contournés et délicats, percent les flancs du rocher, qui conserve quelquefois entre elles sa surface brute, et allie aux décorations légères et maniérées de l'architecture gothique des lignes horizontales et des corniches naturelles d'un style plus élevé.

» Le grès des Vosges est si durable, que ces monuments des siècles de la chevalerie sont souvent très bien conservés, et semblent n'être abandonnés que depuis peu de temps. Ils forment un des traits marquants du paysage de ces contrées pittoresques. On les aperçoit surtout en grand nombre sur les promontoires escarpés que forment les montagnes de grès tout le long de la plaine du Rhin. La

la forêt, comme une tunique d'un vert foncé, pare les flancs de la montagne. Sur les sommets se dressent des châteaux abandonnés, comme des spectres d'une autre époque et d'un autre régime. Quelquefois aussi le faîte est formé de bancs horizontaux d'un grès rouge particulier aux Vosges (appelé grès des Vosges par les géologues) dont les lits solides, ébréchés et arrondis dans leurs contours par l'effet des siècles, figurent des ruines colossales. A l'aspect de cette culture, en présence de cette richesse et de ce mouvement, en contemplant cet horizon bordé au loin de chaque côté par des croupes richement boisées, et ce puissant Rhin qui serpente au milieu de la plaine, on conçoit que les publicistes allemands eussent inventé, après 1830, par manière de réponse aux proclamations de nos belliqueux propagandistes, cette théorie de géographie politique en vertu de laquelle ce seraient les crêtes des montagnes, et non pas le cours des fleuves, qui serviraient de limites entre les États. Dans ce système, il reste-

maison de Habsbourg, la maison de Salm, et plusieurs autres familles princières, ont vu commencer leur existence politique, dans quelques uns de ces vieux manoirs, actuellement inhabités. Lorsque, d'un point découvert, l'œil embrasse dans son ensemble cette longue file d'antiques résidences, l'imagination se reporte toujours avec un certain plaisir aux temps où, toutes habitées, bien entretenues, entourées des attributs de la richesse, brillantes du luxe d'alors, pavoisées, dans un jour de fête, des bannières et des écussons de leurs seigneurs, on voyait ces fleurs de la civilisation du moyen âge s'élever et s'épanouir au milieu de la verdure des forêts. » (*Carte Géologique de la France*, par MM. Dufrenoy et Elie de Beaumont, 1er volume, page 288.)

rait à savoir si c'est l'Allemagne qui doit s'étendre jusqu'aux cimes des Vosges, ou si ce n'est pas plutôt la France qui doit s'avancer jusqu'au sommet de la Forêt-Noire, déposséder le grand-duc de Bade de son Carlsruhe si régulier, de son Bade si délicieux, et faire valoir sur l'antique Fribourg les droits que le bâton de maréchal du grand Condé traça sur ses remparts. Mais le débat est clos, grâce à Dieu. La France et l'Allemagne ne songent plus à empiéter l'une sur l'autre; elles veulent rester chacune chez soi et se serrer la main d'amitié par-dessus le Rhin.

Riche de sa culture, riche de ses ateliers, riche de l'amour du travail qui anime ses enfants, l'Alsace est non moins riche par ses annales. La plupart de ses châteaux réveillent mille souvenirs. Ce sont des trésors de traditions, d'inépuisables sources de légendes. Après l'excellente description des *Antiquités d'Alsace*, par MM. de Golbéry et Schweighauser, qu'est-il besoin de dire que l'Alsace est du plus vif intérêt pour l'historien (1), et qu'elle offre au romancier une mine féconde? Elle a été la plus prodigieuse pépinière de noblesse qui se soit vue. En suivant génération par génération la lignée de son

(1) Sous la seconde race de nos rois, elle fut le théâtre des plus grands événements ou elle en fournit les acteurs. Ce fut dans la plaine où sont situés Cernay et Thann que Louis-le-Débonnaire fut abandonné par son armée et obligé d'accepter la loi de ses fils, félons à leur roi, traîtres à leur père. Le négociateur qui décida le pape Zacharie à consacrer le changement de dynastie au profit de Pépin-le-Bref, Fulrade, était un moine alsacien; il était de Schelestadt.



premier duc Attic ou Etichon, qui reçut l'investiture du roi Chilpéric au VIIe siècle, on se perd dans un embarras de rois et de princes souverains. Aujourd'hui encore son sang coule dans les veines de plusieurs des principaux monarques de l'Europe(1). Singulier retour des choses humaines, cette province, jadis si profondément féodale, est maintenant l'une de celles où les distinctions nobiliaires sont le plus effacées. L'industrie agricole ou manufacturière y règne en maîtresse et sans partage. Les antiques manoirs sont transformés en filatures, ou, réduits en ruines, ils donnent asile aux oiseaux de nuit. De nos jours l'Alsace a donné des héros à la patrie; mais ils étaient d'un sang vilain. C'étaient des Kellermann et des Lefebvre; c'était Rapp; et le bataillon qui en 1792 se réunit au pied du triple château trois fois noble de Ribeauvillé pour marcher à la frontière, était commandé par le roturier Kléber.

L'Alsace est séparée de la France par sa langue.

1) La maison d'Étichon a donné naissance aux comtes d'Egisheim e de Habsbourg, tiges de familles princières du plus haut rang. Gérard d'Alsace, fondateur de la maison de Lorraine, qui règne aujourd'hui dans l'empire d'Autriche, sortait de la même souche. Elle compte parmi ses rejetons à la fois des empereurs et des papes, notamment le pontife qui est vénéré sous le nom de Léon IX. La famille de Hohenlohe s'y rattache par son alliance avec une princesse Adélaïde, qui d'abord avait donné le jour à l'empereur Conrad II. Une autre Adélaïde avait épousé Robert-le-Fort, bisaïeul de Hugues Capet, et par conséquent l'un des auteurs de la maison de Bourbon. Les comtes de Flandre et vraisemblablement les margraves de Bade ont la même origine. La famille royale de Bavière descend des Ribeaupierre, propriétaires et seigneurs du fief de Ribeauvillé.

Grâce à la loi sur l'instruction primaire, qui est l'ouvrage du gouvernement de Juillet, cette barrière idéologique s'abaisse tous les jours. La barrière matérielle de la chaîne des Vosges serait aisée à courber aussi; ce serait un jeu pour nos ingénieurs. Il y a cependant peu de temps qu'on y songe, et l'Alsace communique mal avec le reste du royaume. Elle ne s'y rattachait jusqu'à ces derniers temps que par le canal du Rhône au Rhin. Perdue ainsi au milieu des terres, l'Alsace manufacturière avait à lutter contre de formidables difficultés naturelles. Pour tenir tête à ses concurrents sur les marchés de l'intérieur du royaume, et à plus forte raison sur les marchés étrangers, il lui fallait une double dose d'aptitude industrielle. Par une inconcevable méprise, le Rhin lui était fermé; c'était nous, Français, qui l'avions voulu ainsi. Le Rhône qu'on aurait pu rendre parfaitement navigable, non-seulement jusqu'à Lyon, mais jusqu'à Genève, restait impraticable; je devrais dire qu'il l'est encore. Ses approvisionnements en coton, l'Alsace est obligée de les tirer du Havre par le roulage. Le charbon nécessaire à ses machines à vapeur, il fallait qu'elle le fît venir de loin à grands frais; elle le paie encore de 3 fr. 50 c. à 4 fr. 50 c., selon les qualités et les lieux, par 100 kilog. En 1838, année mémorable dans l'histoire des travaux publics, et par ce qui y fut voté et par ce qui y fut repoussé, le gouvernement proposa et les Chambres autorisèrent le canal de la Marne au Rhin, qui complète la ligne navigable de Paris et du Havre à Strasbourg.

Malheureusement à cette époque on n'avait pu achever les études d'un embranchement de ce canal sans lequel la ligne-mère sera d'une utilité bornée : je veux parler du canal des Houillères qui verserait dans le canal de la Marne au Rhin, à Gondrexange (à la limite de la Meurthe et du Bas-Rhin), les exellentes houilles des mines de Sarrebruck, la plus regrettable peut-être de nos pertes de 1815. Aujourd'hui les plans sont prêts, les projets approuvés; il ne manque plus que l'assentiment des Chambres et une somme de 9 millions. Ce canal amènera des houilles, non seulement à l'Alsace, mais à nos autres départements industrieux de l'Est, aux forges de la Meuse et de la Haute-Marne. Il n'est pas seulement d'intérêt alsacien, il est d'intérêt général (1). Depuis 1838,

(1) Le projet du canal des Houillères est dû à M. Jaquiné père, ingénieur en chef de la Meurthe. Il irait de Sarreguemines, sur la Sarre, à Gondrexange, sur le bief de partage des Vosges, du canal de la Marne au Rhin. La longueur serait de 63,540 mètres (16 lieues.) En profitant des travaux déjà exécutés, il y a plus de vingt-cinq ans sur le bief de partage du canal des Salines, il desservirait le pays salifère de Dieuze, où sont situées les immenses Salines de l'Est. En prenant pour base les prix de revient des travaux analogues qui ont été effectués sur le canal de la Marne au Rhin, la dépense serait de 8 millions 500,000 fr., y compris l'embranchement qui y rattacherait le canal des Salines et la mise en état de celui-ci, et avec une somme de plus de 700,000 fr. pour dépenses imprévues. D'après le remarquable travail de M. Jaquiné, ce canal, joint à celui de la Marne au Rhin, réduirait les prix actuels de transport de la houille de Sarrebruck, par 100 kilog., de 2 fr. 60 c. pour la Meuse, de 3 fr. 20 c. pour la Haute-Marne et la Marne, de 2 fr. 5 c. pour la Meurthe, de 2 fr. 20 c. pour les Vosges, de 2 fr. 1 c. pour le Haut et le Bas-Rhin.

M. N. Kœchlin a étendu d'une extrémité à l'autre de l'Alsace, dans la plus grande dimension, un beau chemin de fer. Au nord, l'œuvre de M. Kœchlin s'unira bientôt à la ligne qui s'exécute aux frais du gouvernement badois, de Kehl (vis-à-vis de Strasbourg) à Manheim. Du côté du midi, elle sera prolongée à l'est vers Zurich. Le chemin de Bâle à Zurich compte beaucoup d'amis en Suisse; il devra y trouver des actionnaires. Mais du même côté l'Alsace voudrait donner la main à la France plus encore qu'à ses anciens frères des cantons helvétiques. Elle réclame un chemin de fer qui la rattache à la grande ligne projetée de Paris à la Méditerranée par Dijon et Lyon. Ce chemin de fer de Mulhouse à Dijon, long de 210 kilomètres, permettrait aux hommes et aux choses de l'Alsace de s'épancher rapidement dans la vallée du Rhône, du côté de la Méditerranée, vers la mer et vers le soleil, et il ouvrirait aux Alsaciens le cœur du royaume. Tout porte à croire qu'il serait dirigé par Besançon; l'ancienne capitale de la Franche-Comté est une métropole intellectuelle et commerciale qu'il faudrait desservir, même au prix d'un détour; mais il ne serait pas nécessaire, pour passer à sa porte, de s'écarter de la ligne directe. Par ce chemin de fer, la grande navigation à vapeur du Rhin serait reliée pour les voyageurs à celle de la Saône et du Rhône, comme elle l'est déjà pour les marchandises au moyen du canal dit du Rhône au Rhin; la jonction de la Méditerranée à la mer du Nord serait opérée par la plus courte ligne de fer, au travers de la remarquable dépression ménagée

par la nature entre le bassin du Rhône et celui du Rhin et si bien indiquée pour le transit. En ces temps où la stratégie est revenue à la mode, il n'est pas inutile de faire remarquer que notre frontière de l'Est, bordée ainsi d'un chemin de fer suivant la ligne de nos forteresses, de Besançon à Strasbourg, et appuyé d'un côté sur le Rhin, de l'autre sur la Saône, deviendrait inexpugnable. Enfin, à l'aide du chemin de fer de Paris à Dijon et à la Saône, élément important de la grande artère de Paris à Marseille, dont l'exécution est prochaine, si toutefois la France doit faire plus que de babiller des chemins de fer, le *rail-way* de Mulhouse à Dijon, soudé à celui de M. Kœchlin, compléterait une voie de fer entre Paris et Strasbourg, voie un peu tortueuse, mais dont en attendant il serait opportun de se contenter.

Une fois ce chemin de fer établi, pour compléter les communications de l'Alsace et pour combler ses vœux, il ne faudra plus qu'un canal du Rhin au Danube, entreprise nationale qui ouvrirait à la France la vaste et populeuse vallée du Danube, commencement de l'Orient. Ce fut la pensée de César, et plus tard celle de Charlemagne. Les Bavarois, qui en ont senti la portée, achèvent en ce moment au travers de leur territoire un canal de jonction entre ces deux grands fleuves. Leur canal portera un coup funeste à notre commerce si nous ne nous défendons par un autre canal du Danube au Rhin, creusé de concert avec le duché de Bade et le royaume de Wurtemberg (1).

(1) Le canal bavarois débouche d'un côté à Bamberg, dans le Re-

Je ne quitterai pas le sujet des voies de communication de l'Alsace sans m'arrêter au canal du Rhône au Rhin. De tous les canaux repris en 1821-22, c'est le plus fréquenté. De Saint-Symphorien, sur la Saône, il s'élève, par la sinueuse vallée du Doubs, jusqu'au point de partage de Valdieu, non loin de Béfort. De là il descend dans la vallée du Rhin, communique avec le fleuve vis-à-vis de Bâle, à Huningue, et traverse l'Alsace dans toute sa longueur jusqu'à Strasbourg. Il a malheureusement été tracé trop près du Rhin, trop loin des villes et des villages. Colmar, par exemple, qu'il eût été non moins facile qu'utile de desservir directement, est à 13 kilom. du canal; Schelestadt à peu près à la même distance. Pour Colmar la faute en fut à l'administration municipale d'alors. C'était du temps de l'Empire; sous l'influence de je ne sais quelles préoccupations, les magistrats municipaux repoussèrent la faveur qu'on offrait à leur cité (1). Mulhouse seule a été exceptée de cette disgrace. Le canal donne pourtant des résultats satisfaisants. Il apporte à l'Alsace les charbons de Saint-Étienne et de Saône-et-Loire à des prix moins onéreux que ceux du passé. Il sera tout-à-fait profitable

gnitz, affluent du Mein, qui est tributaire lui-même du Rhin; et de l'autre, il se termine dans le Danube, à Kelheim, non loin de Ratisbonne. Le canal qui conviendrait à la France devrait quitter le Rhin, par le vallon de la Kinzig, vis-à-vis de Strasbourg, ou par celui du Wutach, qui se jette dans le Rhin, à Waldshut, au-dessus de Bâle, et se dirigerait vers Ulm, où il atteindrait le Danube.

(1) Il est question maintenant de réparer cette omission malencontreuse.

au commerce, quand le service y aura été organisé de manière à permettre des départs et des arrivées à jour et à heure fixes, ce qui serait pourtant très facile, si l'administration et les commissionnaires de transports le voulaient bien. Il n'y a que la France où les canaux ne soient pas soumis à cette règle de la ponctualité que le commerce affectionne, et en l'absence de laquelle il préfère, malgré des frais triples, le roulage à la navigation.

L'industrie manufacturière attend autre chose encore du canal. La force motrice coûte fort cher en Alsace, puisque c'est le charbon qui la fournit. On sait qu'à chaque écluse, sur tout canal, un brusque changement de niveau s'opère. L'écluse forme la séparation d'une nappe d'eau (ou *bief*) supérieure et d'une nappe d'eau inférieure, et fournit le moyen de passer de l'une à l'autre. Il serait aisé de profiter de la différence de niveau qui se présente à chaque écluse du canal pour livrer à l'industrie de magnifiques chutes d'eau. L'eau motrice prise au-dessus de l'écluse, dans le bief supérieur, rentrerait dans le canal, au-dessous de l'écluse, sans qu'il en résultât aucun embarras pour la navigation. C'est ce qui a lieu sur tous les canaux de l'univers, et sur le canal du Rhône au Rhin lui-même, à une seule écluse, il est vrai, près de Rixheim. L'État affermerait ces chutes à beaux deniers comptants. De Strasbourg à Mulhouse le nombre des écluses est de quarante-six. A chacune d'elles on pourrait obtenir une chute de 60 chevaux, qui se louerait 5 à 6,000 fr. sans peine;

recette totale: 200,000 fr. au moins. Avis au ministre des finances, qui se montre justement jaloux d'aligner les recettes avec les dépenses.

Ce serait beau, ce serait profitable à l'État et à l'industrie. Eh bien! le canal peut être l'instrument d'un bienfait de plus; cette fois l'obligée serait cette pauvre agriculture, toujours tant vantée quand on parle et tant négligée quand il faut agir, et on pourrait l'obliger sans qu'il en coûtât un centime au Trésor. L'administration des Ponts et Chaussées, depuis quelque temps, est soucieuse de témoigner son bon vouloir à l'agriculture en ouvrant des canaux d'irrigation, qui d'ailleurs en même temps seraient navigables. Elle a, par exemple, tracé un plan général d'irrigation de la région sous-pyrénéenne, et tout porte à croire que l'un des premiers canaux qu'elle proposera au vote des Chambres, dès que l'esprit guerrier, qui a subitement subjugué les intelligences et qui trône au budget, laissera des fonds disponibles, sera l'une des lignes de ce plan d'ensemble, celle qui arroserait la gauche de la vallée de la Garonne, entre Saint-Martory et Toulouse. A cette spacieuse plaine il ne manque en effet qu'un peu d'eau pour devenir fertile à l'égal de la Terre Promise. L'administration peut dès aujourd'hui accorder cette faveur à l'agriculture alsacienne sans bourse délier, je le répète, que dis-je? en se créant un revenu. Le canal du Rhône au Rhin, entre Strasbourg et Huningue, et plus particulièrement entre Neu-Brisach et le rond-point situé non loin de Mulhouse, où la branche

d'Huningue se soude à la ligne-mère, est appelé à subvenir à des irrigations qui convertiraient en grasses prairies une superficie estimée à 20,000 hectares, comprise entre le canal et le fleuve, et où de petits troupeaux trouvent à peine aujourd'hui une maigre pâture. A Huningue, le canal emprunte au Rhin son eau alimentaire; il peut indéfiniment y puiser. Ainsi, rien n'empêche de pratiquer au canal des saignées d'arrosement. Avec un art merveilleux, nos ingénieurs, réduits aux plus minces moyens (1), sont parvenus à préserver la rive que rongeait le rapide courant du fleuve. Il faut compléter l'œuvre; après avoir sauvé le sol, il faut le féconder. Les résultats de l'opération ne sont pas douteux; l'expérience en a été faite avec un succès complet à Hombourg, chez M. Nicolas Kœchlin, sur un terrain de graviers arides, qui a été converti ainsi en une prairie à l'herbe touffue. Cette eau ne se donnerait pas, elle se vendrait; ce serait donc une bonne affaire pour le Trésor, une meilleure pour le pays. Qu'un gouvernement doit s'estimer heureux, quand à si bon marché il peut se rendre populaire et se faire bénir !

L'idée des communications à établir entre le cœur du royaume et l'Alsace provoque une réflexion.

(1) C'est avec de simples fascines qu'on a su maîtriser un fleuve plus impétueux que le classique Araxe, et d'un volume imposant, car le minimum d'eau que roule le Rhin, à Bâle, est triple du minimum de la Seine à Paris. Ce procédé d'endiguage a été conçu et mis en pratique par M. Defontaine, et perfectionné encore par les ingénieurs qui lui ont succédé. Par la même opération l'on a rendu le Rhin navigable pour les bateaux à vapeur entre Bâle et Strasbourg.

L'Alsace est une des régions les plus populeuses du royaume. Pour en donner une idée, il suffit de dire que sur l'intervalle de trente-cinq lieues qui sépare Strasbourg de Bâle, le chemin de fer n'a pas moins de vingt-huit stations, toutes d'un bon rapport. On a appelé la Scandinavie l'officine des nations. Dans cette *fabrication*, la péninsule scandinave a cessé de jouer un rôle, en admettant qu'elle ait jamais eu celui qu'on lui a supposé. L'Alsace, qui ne prétend pas à ce titre ambitieux (la modestie est l'un des traits du caractère alsacien), serait cependant en droit de le revendiquer, car elle envoie au loin des essaims. Le voyageur qui parcourt les bords de l'Ohio ou qui interroge les rives de l'Illinois ou du Miami pour recueillir des souvenirs de la domination française et des vestiges de la présence des La Salle et des Hennepin (ce sont les temps héroïques de ces contrées), est agréablement surpris d'y trouver des témoins vivants qui répondent au nom de la France. Ce sont des enfants de l'Alsace, venus pour se créer par le travail, en ces fertiles pays inoccupés encore, un patrimoine que l'Alsace trop resserrée ne pourrait leur donner. La population alsacienne obéit plus fidèlement que celle de nos autres provinces au précepte: Croissez et multipliez. Quoique les liens de famille soient puissants chez elle, et c'est un de ses titres à l'estime universelle, il faut que les nouveaux venus aillent cultiver la terre ailleurs. De là des émigrations. Quelquefois des villages en masse se prennent de cette envie de

pacifique conquête en des climats lointains; ainsi en ce moment à Hochfelden, dans la vallée de la Zorn, la moitié des habitants s'apprête à quitter l'Alsace. Probe, robuste, appliquée au travail et fort entendue en agriculture, cette race est parfaitement propre à la colonisation. Quelle ressource nous aurons là pour Alger, quand nous serons parvenus à y établir la sécurité! Dès à présent, quel trésor ce pourrait être pour la Corse, vers laquelle la Saône et le Rhône invitent les Alsaciens à se laisser conduire! En ce moment, ne sachant que faire du surplus de ses enfants, l'Alsace les jette dans l'armée. Elle est exploitée par les compagnies de remplacement. La traite des blancs s'y fait sur la plus grande échelle. Nulle province ne fournit de soldats d'une plus belle tenue ni de plus braves. Mieux vaudrait mille fois pourtant qu'elle donnât des agriculteurs à la Mitidja, aux environs de Constantine ou à la plaine d'Aléria. De nos jours la civilisation en masse cède à un mouvement qui la transporte du Nord au Midi, et qui se combine avec la grande et lente rotation du genre humain autour de la terre, de l'Est à l'Ouest. Voyez la Russie à Odessa et aux avant-postes de Constantinople, l'Autriche pesant sur l'Italie, la Prusse assise sur la Sarre et la Moselle, la France gravissant l'Atlas, les Anglo-Américains au Texas, les Anglais partout dans les régions équinoxiales. Cette translation générale tend à se reproduire au sein de chacun des grands États; mais, dans ce cas, c'est tout pacifique et de bon accord; les nationalités n'y périssent

pas, elles s'en renforcent. La France ne peut que profiter à ce que la double impulsion du Nord au Midi et de l'Est à l'Ouest, ébranle les populations sur son territoire. Les races ainsi entraînées hors de leur berceau, qui iraient se croiser avec les autres, sont, soit dit sans désobliger personne, des races supérieures, éminentes par leurs qualités morales, et douées d'une grande aptitude pour le régime industriel. Si cette loi de déplacement est vraie, la race alsacicenne, située au Nord-Est, est particulièrement destinée à s'épandre. Géographiquement, nulle n'est mieux dans lesconditions de l'expansion, nulle aussi n'y a plus de penchant, nulle n'en a plus de besoin, car la population est serrée en Alsace, et on y étouffe; nulle n'est aussi clairement appelée à y réussir; avec nulle autre, le passé et le présent ne garantissent mieux que ce sera pour le bien de la commune patrie, la France.

Vous n'êtes pas effrayé, n'est-ce pas, de ce rêve d'une nouvelle conquête des Gaules par les Francs d'Austrasie? Il s'agit simplement d'un croisement qui me paraît possible et probable si on l'encourage, par lequel la France conquerra, elle, ce qui lui serait nécessaire, plus de vigueur dans les muscles, plus de goût pour le travail, plus d'esprit de suite, plus d'esprit d'ordre et de discipline; elle s'inoculera le génie de la grande fabrication. Reliez donc plus étroitement l'Alsace à la France par des voies de communication perfectionnée. Si les populations du Midi valent mieux que les Alsaciens, si elles ont

plus de force vitale, si elles ont plus à donner au Nord qu'à recevoir de lui, ce sont elles qui envahiront ce beau pays d'Alsace. Laissons à chacun suivre sa pente, à chacun ses chances. Chacun pour soi, Dieu pour tous. A cette lutte, vainqueurs et vaincus, tout le monde gagnera.

II

Inauguration du chemin de fer de Strasbourg à Bâle. — Fête de Mulhouse.

Grandeur qu'a tirée la fête de l'unanimité de la population. — Omission de Colmar dans l'inauguration. — Excursion de M. Teste, ministre des travaux publics, à Thann. — Le cortége. — Bénédiction du chemin par M. de Ræss, évêque-coadjuteur de Strasbourg. — Réunion qui y assistait. — L'Église catholique se réconcilie avec les tendances novatrices de l'époque. — Témoignage de sympathie religieuse donnée à l'industrie par le haut clergé français. — L'épiscopat. — Ce mouvement est hiérarchique. — Bulle du Saint-Père pour l'abolition de l'esclavage. — Nécessité de l'intervention du principe religieux dans l'industrie manufacturière. — En parlant du principe religieux on ne fait pas abstraction ici du protestantisme. — Situation respective des cultes chrétiens qui convient

aujourd'hui. — Ce qu'il faut rigoureusement entendre maintenant par les cultes chrétiens. — Unité religieuse de l'Europe. — Dans notre Europe méridionale, qui dit christianisme dit nécessairement catholicisme. — Obligation pour le catholicisme de se tourner vers l'industrie. — Discours de M. l'évêque-coadjuteur. — Défilé des locomotives, impression produite sur les spectateurs. — Exposition de l'industrie alsacienne. — Origine de l'industrie cotonnière en Alsace; sa supériorité présente. — Autres tissus. — Papiers peints; fabrique de Rixheim. — Construction des machines; développement extraordinaire qu'elle a acquis en peu de temps dans le Haut-Rhin. — Quincaillerie. — Produits chimiques. — Admirable touffe de plantes exotiques des pépinières de MM. Baumann. — Le banquet. — Éclat de la salle dont les dispositions ont été improvisées par M. Kœchlin-Ziegler. — Médaille distribuée aux convives. — Toasts.

Mulhouse, 19 septembre 1841.

Les rues deviennent silencieuses; les lampions, qui tout-à-l'heure brillaient de toute part, à la lucarne du pauvre comme sur le balcon du riche, jettent leurs dernières lueurs. Je prends la plume plein d'émotion, enivré de ce que j'ai vu. Ce n'est pas que cette fête ait été signalée par une pompe royale. Non, des sommes énormes n'y ont point été englouties. Il n'y avait pas un brin du faste de Louis XIV. Le programme se composait d'une distribution de secours aux indigents, de la bénédiction du chemin de fer par M. l'évêque de Rhodiopolis, coadjuteur de Strasbourg, d'une revue de la garde nationale par M. le ministre des travaux publics, d'une visite à l'Exposition de l'Industrie alsa-

cienne, d'un banquet offert par la Compagnie et d'un bal par souscription. La fête pourtant était grandiose et touchante, parce que les 35,000 habitants de Mulhouse, grossis de 50,000 personnes venues des villages voisins et de tous les points de l'Alsace, s'y livraient avec cette douce cordialité, cette effusion calme et cet harmonieux accord qui sont des attributs du caractère alsacien. La fête était admirable, parce qu'elle était dans tous les cœurs et sur tous les visages. Y a-t-il un plus beau spectacle que celui de toute une population qui se sent heureuse et qui l'exprime unanimement par son attitude, ses gestes et ses regards? Une foule immense circulait, en habits du dimanche, dans les rues qu'elle comblait, sans cris, sans la moindre apparence de désordre, comme s'écoule un fleuve au cours réglé et majestueux. La nature était de la fête; le soleil, qui la veille était caché par les nuages, brillait de l'éclat le plus pur. Il baignait de flots de lumière les croupes verdoyantes des Vosges et celles du Schwarz-Wald, qui leur font pendant sur l'autre rive du Rhin. Il triomphait en maître; pour aujourd'hui, les machines à vapeur avaient cessé de lutter contre le roi de la création par des torrents de fumée. Une brise légère tempérait la chaleur du jour et agitait les milliers de drapeaux placés aux fenêtres.

La fête doit se partager en deux journées, consacrées l'une à Mulhouse, la cité industrielle, l'autre à Strasbourg, la capitale de l'Alsace, la ville savante

et militaire, l'une des citadelles du royaume. Colmar, le chef-lieu du Haut-Rhin, n'aura pas son jour. On ne lui a même pas consacré une heure, et c'est injuste, car Colmar est une métropole administrative et judiciaire. Colmar compte comme cité manufacturière ; de loin, le voyageur qui arrive aperçoit les cheminées des fabriques de MM. Haussmann, Jordan et Hirn et de M. Herzog, qui se dressent ambitieuses aux portes de la ville et projettent leur ombre sur une plaine fertile. Derrière Colmar s'étend la vallée de Munster, célèbre par les antiques châteaux dont sont couronnées les cimes qui la bordent, plus célèbre par le vaste établissement de MM. Hartmann frères, où 3,500 ouvriers trouvent de l'emploi. Dans les plus mauvais jours qu'a eus à traverser le chemin de fer, et il a subi de rudes épreuves, il a supporté le choc de bien des inimitiés; dans les plus mauvais jours, la sympathie de Colmar et l'impartialité de son jury lui étaient restées fidèles. Colmar cependant a été oubliée dans le programme. Je parle de cette injustice faite à la ville de Colmar, et j'entre par là en matière, parce que c'est la seule observation critique à laquelle ait donné lieu la solennité. Il me semble qu'après m'en être déchargé, j'aurai un peu plus de chances de faire concevoir aux absents le ravissement qu'ont éprouvé les spectateurs.

Il y a eu tant d'ordre dans la fête, tant de régularité dans les mouvements de cette journée, d'une joie pourtant si expansive, que je me crois tenu de procéder par ordre en vous la décrivant, et



de commencer par le commencement. Le ministre des travaux publics, M. Teste, qui était arrivé le matin de Strasbourg par le chemin de fer, sur un convoi à grande vitesse, accompagné de M. de Cheppe, maître des requêtes, chef de la division des mines au ministère des travaux publics, avait voulu aussitôt visiter le petit chemin de Mulhouse à Thann, comme le berceau de la grande entreprise de Strasbourg à Bâle, et il était allé saluer l'admirable clocher de Thann, par lequel, dit la tradition, avait préludé l'architecte qui conçut et commença l'incomparable flèche de Strasbourg, tout comme M. Kœchlin et l'un des ingénieurs, M. Bazaine, se sont façonnés aux chemins de fer par celui de Thann à Mulhouse. De retour de Thann en 18 minutes (la distance est de 20 kilom.), M. Teste s'est rendu dans la spacieuse et magnifique station de Mulhouse, où tout était prêt pour la bénédiction. Il était là, sur l'un des côtés, entouré d'un état-major de préfets. C'étaient d'abord le préfet du Haut-Rhin, M. Bret, qui, depuis plusieurs années à Colmar, se tient pour Alsacien, et a réussi à se faire prendre pour tel de ses administrés; le préfet du Bas-Rhin, M. Sers; ceux de la Haute-Saône et du Doubs, MM. Mazères et Tourangin, représentants zélés de la ligne future qui doit nécessairement relier Mulhouse à Dijon et à la grande ligne de Paris à la Méditerranée. Près du ministre était le maire de Mulhouse, M. André Kœchlin, faisant les honneurs de la cité qu'il sait

si bien administrer. Là était aussi le maire de l'autre métropole alsacienne, M. Schutzenberger. Sur les mêmes banquettes étaient assis des généraux, plusieurs des colonels des régiments qui gardent l'Alsace, et parmi eux le colonel Marey, toujours aux avant-postes, au nord comme au midi, qui, du commandement des spahis d'Afrique, est passé à celui des cuirassiers de Haguenau; pêle-mêle avec ces braves, avec ces membres du conseil général du Haut-Rhin, tels que M. Struch, ancien député, qui ordinairement le préside, et M. de Reinach, pair de France, avec les sous-préfets des arrondissements voisins, plusieurs députés, au milieu desquels on distinguait le savant M. de Golbéry et le procureur-général de Colmar M. Parès, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines du Haut et du Bas-Rhin et des départements limitrophes; les ingénieurs des deux tracés rivaux de Mulhouse à Dijon, l'un par Besançon, l'autre par Vesoul, M. Parandier, d'une part, MM. Frécot et Legrom de l'autre, venant invoquer le ministre comme arbitre suprême. Avec eux était M. Collignon, ingénieur en chef de la plus importante section du canal de la Marne au Rhin, qui, désespéré de l'énorme réduction dont est menacé son budget, venait, fort de l'intérêt public et de celui de l'administration, exposer ses doléances, en compagnie de M. Jaquiné fils, celui de ses lieutenants qui est chargé des grands souterrains d'Arschwiller, près de Sarrebourg. A côté du ministre étaient le concessionnaire, M. Nicolas Kœchlin, le prési-

dent du conseil d'administration de la Compagnie, M. Berger, plusieurs des administrateurs, et les ingénieurs MM. Bazaine et Chaperon. Les nombreux invités, parmi lesquels étaient les notabilités de l'Alsace et des départements voisins, et auxquels les notables habitants de Mulhouse s'étaient disputé le plaisir d'offrir une gracieuse hospitalité, étaient mêlés à ce cortége de fonctionnaires civils et militaires et d'officiers de la Compagnie. Du côté opposé de la station, les dames et la population occupaient de longues estrades en gradins. On a calculé que dix mille personnes au moins étaient là dans l'enceinte, silencieuses et attentives....

Au milieu de la station, sur un des débarcadères, s'élevait un dais réservé à monseigneur. A droite et à gauche se tenaient le clergé et le chœur, la musique du régiment de dragons de Huningue, et celle de la garde nationale; plus loin, sur les deux flancs, la garde nationale, commandée par M. Emile Dollfus. A une extrémité de la station, les locomotives étincelantes de propreté, pavoisées de drapeaux et de rubans et rangées en bataille, toutes en feu, chacune avec son équipage de machinistes et de chauffeurs. A l'autre extrémité, en dehors de l'enceinte, sous les arbres, les artilleurs de la garde nationale avec leurs pièces, ceux-là aussi, comme les pacifiques soldats des locomotives, mèche allumée, drapeau déployé. L'enceinte était parée de verdure et garnie de grands mâts du haut desquels se balançaient de longues flammes tricolores.

Je suis honteux d'être ainsi à disséquer ce tableau. Ce que je ne puis rendre dans ce style de procès-verbal, c'est le recueillement parfaitement naturel et plein d'un enthousiasme respectueux au milieu duquel s'est accomplie la bénédiction. Excellent peuple d'Alsace, race bienveillante, dont la tolérance s'allie à une foi vive et sincère ! C'était un prélat catholique qui officiait, et les protestants formaient la majorité de l'assistance, et parmi l'élite les quatre cinquièmes. Il est vrai aussi que le prélat qui consacrait le chemin de fer, et par qui cette assemblée *hérétique* se laissait bénir selon toutes les formes de la liturgie romaine, est vénéré en Alsace pour sa charité et ses lumières; et aussi la cérémonie elle-même, cette main tendue à l'industrie, ce mariage de la croix et de la machine à vapeur, de la part d'un prélat catholique, c'était pris pour une avance faite au siècle, pour un pas fait dans la voie qu'il aime, et c'était tel en effet.

Depuis quelque temps l'Église catholique s'apprête dignement à regagner le terrain que l'incrédulité lui avait ravi, elle semble au moment de se réconcilier avec les tendances novatrices de l'époque. Ce n'est pas un esprit nouveau qui l'anime; son esprit est un, il est éternel; il ne peut se modifier ni progresser; il est immuable parce que la parole du Christ est déjà la perfection. Celui qui a dit : «Aime ton prochain comme toi-même,» a dit le dernier mot que Dieu eût à adresser aux hommes. Depuis quelques siècles, l'Église était immobile et

passive. L'activité matérielle et intellectuelle des peuples civilisés lui était devenue agressive et hostile, d'une haine implacable qu'au surplus avaient provoquée, il faut le dire, des excès individuels, collectifs quelquefois, des fautes, des crimes. L'Église attendait avec patience la fin de l'orage. Que lui importaient les clameurs des temps, elle avait pour elle l'éternité! Elle attendait, parce qu'elle savait, elle l'avait annoncé, qu'au bout du labyrinthe philosophique, les nations rencontrant l'abîme du néant, reculeraient saisies d'effroi; elle attendait, ployée dans son manteau, assise sur le roc des âges. En face du volcan qui grondait, de la mer qui venait écumante heurter le Saint-Siége, le Souverain Pontife, vieillard épuisé, n'ayant plus que quelques jours à passer sur la terre, demeurait serein, comme s'il avait eu la certitude de maîtriser d'un geste les éléments déchaînés; et pas un des Titans de l'impiété ne pouvait le regarder sans baisser les yeux: tant la foi est imposante, tant avec le sentiment de l'éternité les plus débiles ont de majesté sur le front et de force dans l'âme! Eh bien! le moment prédit au siècle moqueur et incrédule est arrivé. Nos nations qui, sortant présomptueusement de la voie, en secouant la poussière de leurs pieds, et en riant d'un rire agréable à l'enfer, s'étaient jetées dans le dédale de la philosophie sceptique, s'imaginant découvrir au bout de ses détours le paradis terrestre, ont trouvé qu'il était sans issue, et les voilà qui reviennent sur leurs pas. Voyant que

les hommes désabusés faisaient un pas vers lui, le catholicisme s'est mis aussi en mouvement vers eux. On l'avait cru mort parce qu'il était immobile; regardez-le qui se ranime. Le tronc antique de Jessé est au moment de reverdir. C'est la même sève, la sève toujours neuve, l'immortelle sève de la charité qui y circule; mais de nouveaux rameaux poussent selon la nouveauté des temps. Aujourd'hui c'est le rameau de l'industrie qui doit y fleurir.

Le clergé français dirige son attention et ses efforts du côté de l'industrie. Lisez les mandements de ses prélats les plus savants et les plus pieux. Écoutez les prédications de ses plus éloquents apôtres. Les hommes y sont conviés au travail comme à une source de moralité; l'aisance, qui écarte les cuisants soucis et les sinistres inspirations de la misère, y est honorée, exaltée. De plus en plus l'Église embrasse dans le cercle de ses solennités les fêtes industrielles. Voyez à Nancy l'évêque inaugurant les bateaux à vapeur de la Moselle et de la Meurthe; à Strasbourg, le coadjuteur bénissant le canal de l'Ill et les barques à vapeur du Rhin à leur entrée dans la ville; dans la Gironde, c'est l'archevêque qui préside à l'ouverture du canal des Landes et du chemin de fer de La Teste; dans la Nièvre, l'évêque inaugure le bief de partage du canal du Nivernais. Je pourrais citer d'autres exemples encore, tous récents, tous attestant les hautes lumières de l'épiscopat français, tous témoignant du discernement rare avec lequel le gouvernement nou-

veau recrute le haut état-major du clergé; tous rappelant à la pensée qu'une première fois le royaume de France fut fait par les évêques. Et ne dites pas qu'en cela le catholicisme s'écarte de sa ligne, et rompt ses traditions; non, cela n'est pas, car les fêtes de l'agriculture, qui apparemment est une industrie, il les a solennisées dès l'origine, il les a entourées de toutes ses pompes et consacrées par les plus touchantes prières. C'est le siècle qui a innové en se faisant manufacturier, en couvrant la terre de canaux, de chemins de fer, de bateaux à vapeur, et l'Église étend aux manufactures et à toutes ces créations utiles de l'homme, ce qu'elle avait fait pour l'agriculture. Nous devons l'en féliciter et l'en remercier avec transport; car nous savons maintenant les souffrances et les périls que recèle pour tous le système manufacturier en l'absence d'une pensée religieuse, avertissant les uns que tous les hommes sont frères, étant enfants d'un même Dieu; les autres, que la soumission est une grande vertu, agréable au Seigneur, et que quand on sait obéir on devient digne de commander.

Sans l'intervention de la religion, du système manufacturier sortira un régime d'anarchie brutale ou d'oppression dégradante. A l'ombre de la foi religieuse, au contraire, il donnera naissance à la liberté pratique dont les populations sont affamées; créant d'immenses richesses et les répartissant équitablement alors, il dotera le monde des éléments matériels de l'égalité organique. Car la loi du Christ

fut toujours une loi d'affranchissement en même temps que de discipline; et l'égalité proportionnelle ici-bas, qu'est-ce, sinon l'image terrestre de l'égalité de l'autre vie, telle que le christianisme l'offre aux hommes en perspective? Si vous voulez vous convaincre qu'en reparaissant activement sur la scène du monde le catholicisme est, aujourd'hui comme dans les temps anciens, animé de l'amour de la liberté humaine, relisez le manifeste récent du Souverain Pontife pour la suppression de l'esclavage, démonstration trop peu remarquée au milieu du bruit que fait notre mécanique parlementaire; preuve éclatante que l'impulsion à laquelle aujourd'hui cède le clergé est éminemment hiérarchique, et que la religion est debout, conformément aux lois de l'équilibre, la tête en haut et les pieds en bas. Peut-on en dire autant de notre politique perfectionnée?

En prononçant ainsi le saint nom de la religion, il n'entre point dans ma pensée, on l'aura déjà compris certainement, d'en séparer le protestantisme. Dieu me garde de professer les maximes d'une intolérance sauvage indigne de notre temps! L'intolérance a pu être politique, elle a pu être légitime, elle a pu être religieuse malgré ses rigueurs, quand les fiers Sicambres n'avaient qu'à demi courbé la tête devant la croix. Seule alors, les tenant serrés de près, l'autorité absolue du Saint-Siége pouvait les empêcher de donner cours à leurs grossiers instincts. Sans cette règle sévère, c'en était fait de

la pensée du Christ dans ces siècles de ténèbres et de violence. Mais maintenant l'intolérance serait l'anachronisme le plus insensé, le plus impuissant et le plus fatal. Il ne doit plus y avoir d'exclusion et d'anathème que pour les doctrines de haine. Une fois dégagés des langes de la barbarie et parvenus à l'âge viril, une fois que le principe chrétien a eu pénétré leur fibre, les peuples ont pu, chacun dans sa liberté, revêtir le christianisme de formes diverses en rapport avec la diversité de leurs tempéraments. Ils l'ont pu, ils l'ont dû peut-être. La moralité et la prospérité des États au sein desquels le protestantisme domine, attestent qu'en s'y ralliant ces États ne se sont pas égarés. Le catholique charitable, au lieu de prononcer un inexorable arrêt contre les églises protestantes, les regarde aujourd'hui comme des assemblées de ses propres frères adorant sincèrement le même Dieu que lui, et agréables au Seigneur dans la proportion de leur charité et de leur foi. Le vrai chrétien embrasse dans le cercle de son affection et de son respect toutes les sectes chrétiennes, et même, à l'exemple de Joseph de Maistre, il donne à ce mot une interprétation bien plus large que celle du vulgaire (1).

(1) Voici les paroles de ce profond penseur catholique:
« Le chevalier Jones a remarqué quelque part que le mahométisme » est UNE SECTE CHRÉTIENNE, *ce qui est incontestable et pas assez connu.* » La même idée avait été saisie par Leibnitz, et avant ce dernier par » le ministre Jurieu. On peut ajouter le témoignage de Nicole à ceux » déjà cités. » (*Soirées de Saint-Pétersbourg*, XIe entretien.)

Il y admet toutes les nations, toutes les fractions de peuple qui se sont assimilé le principe de la charité universelle et qui le pratiquent, quelque nom que leur culte puisse porter. *Paix et amour à tous les hommes de bonne volonté sur la terre!* Or, en ce moment l'Europe entière, de Constantinople à Paris et à Londres, et de Lisbonne à Saint-Pétersbourg, est *de bonne volonté*. Elle partage la même foi. Elle est une, et son unité a pour formule et pour raison profonde la parole du Christ. Cependant un fait est certain, et c'est celui que j'ai voulu exprimer tout-à-l'heure : dans l'Europe méridionale, et particulièrement en France, sauf quelques parcelles dont l'Alsace offre l'un des plus remarquables exemples, le catholicisme est la seule forme du christianisme dont le génie propre des populations puisse s'accommoder. Dans nos contrées, à part les rares exceptions que je viens d'indiquer, il n'y a pas de milieu entre le catholicisme et un philosophisme égoïste et corrupteur.

Jusqu'à ce jour le protestantisme a eu sur l'Église catholique un avantage marqué dans le domaine de l'industrie manufacturière et commerciale. Les peuples protestants éclipsent les peuples catholiques dans les arts manufacturiers et dans la pratique du négoce. Au sein du même pays, dans la même ville, là où sont mêlés les protestants et les catholiques, le plus grand nombre des sommités industrielles est du culte réformé. Les populations *romaines*, pour reprendre l'avantage ou seulement

la parité, ont besoin que l'Église les y encourage et les y pousse. Pour elle le moment est venu de donner cette preuve de puissance. Puisque les nations demeurées dans son giron, fatiguées de promener autour de l'horizon leurs regards inquiets sans distinguer leur chemin, commencent à lever les yeux vers elle, elle a raison de montrer qu'elle comprend la tâche qui lui échoit, et d'y préluder par des témoignages d'estime et d'affection pour l'industrie. Agir autrement, ce serait se reconnaître impotent et signer sa propre déchéance.

M. l'évêque coadjuteur a prononcé un discours dont le sens était que l'industrie humaine devait, comme la terre et le ciel lui-même, dire la gloire du Seigneur et s'humilier devant lui.

Le texte était heureusement choisi. L'orgueil, ou la vanité qui est pire encore, est l'une des plugraves maladies de l'époque. A combien d'hommes éminents et de nobles natures la tête a tourné! Sous le régime industriel, l'orgueil hissé sur le piédestal de la matière serait non moins dangereux, mais plus dégradant. Il pousserait les hommes au matérialisme le plus insolent et le plus brutal. L'assemblée, qui sympathisait avec le savant évêque, s'est sentie remplie d'une admiration respectueuse quand, aussitôt après son discours, elle a vu un bataillon de locomotives défiler à pas lents devant lui pour recevoir sa bénédiction. Comme par l'effet d'une fascination à laquelle nous aurions été préparés par les pieuses paroles du prélat, il semblait que ces ma-

gnifiques machines fussent des êtres animés, venant, au nom de l'industrie, se conformer à la solennelle exhortation de Monseigneur. Au bruit des bouffées de vapeur qu'elles lâchaient au milieu du profond silence de la foule, nous croyions entendre le souffle d'une gigantesque créature contenant avec peine sa fougue orgueilleuse. Quand elles passaient devant la compagnie de la garde nationale placée en avant, à droite de l'évêque, celle-ci leur portait les armes, et l'on eût dit qu'elles se redressaient; puis, lorsquelles arrivaient au pied du dais épiscopal, ralentissant leur marche, elles paraissaient véritablement se courber avec respect. Ce n'est pas mon impression personnelle que je vous rapporte ici; c'est celle des dix mille personnes qui étaient réunies à la cérémonie. Dans le recueillement et l'émotion de cette foule, à cet instant, il y avait une naïveté qui touchait au sublime. Quand on a assisté à un pareil spectacle, on comprend comment ont dû naître les légendes, et comment tant de miracles se sont accrédités dans l'opinion populaire; on en sort plein d'indulgence pour la crédulité de nos ancêtres.

Je ne vous décrirai pas l'exposition de l'industrie alsacienne, si artistement arrangée dans les salles de la Société Industrielle. Les manufactures alsaciennes sont presque toutes dans le Haut-Rhin. Le Bas-Rhin, dont le sol n'a d'égal en France que dans la Limagne et les meilleurs cantons de la Flandre, est presque uniquement agricole. Dans le Haut-Rhin même la région manufacturière n'occupe pas le tiers



du département. Un volume ne suffirait pourtant pas à raconter les progrès de ces fabrications, tant elles sont variées, tant leurs améliorations sont rapides. Je me bornerai à tracer ici quelques termes de comparaison propres à donner la mesure de l'importance présente de l'industrie du Haut-Rhin.

En 1745, un commis mulhousien, du nom de Schmaltzer, passant à Bar-le-Duc, y remarqua l'industrie des indiennes. C'étaient des toiles venues de l'Inde qu'on imprimait en Europe lentement et chèrement. Il résolut de l'importer à Mulhouse. Samuel Kœchlin fournit les fonds, et le peintre Henri Dollfus son talent. Tels furent les commencements de l'industrie des cotons en Alsace, commencements modestes comme ceux de Rome. Ce fut aussi l'origine des deux familles Kœchlin et Dollfus, dont les rejetons se sont multipliés prodigieusement, en gardant les traditions de leurs pères. Kœchlin et Dollfus, ces deux noms sont partout à Mulhouse; on est à peu près assuré de les retrouver là où un établissement prospère, là où un procédé se perfectionne; on en est plus certain encore, là où s'agite une pensée patriotique, là où se mûrit un projet d'utilité locale ou générale. La fabrique d'indiennes de Schmaltzer, Samuel Kœchlin et Henri Dollfus, a fait bien des petits. Aujourd'hui il ne s'agit plus seulement d'impression; le coton importé brut d'Amérique ou d'Égypte est filé et tissé; c'est ensuite qu'on l'imprime. Voulez-vous savoir sur quelle échelle l'Alsace travaille le coton aujourd'hui? Sur 45 millions de

kilogr. de coton brut que la France importe en tout, le Haut-Rhin en absorbe à peu près 9 : c'est le cinquième de la consommation du royaume. Non seulement cette quantité est extraordinaire; mais la qualité des produits ne l'est pas moins. Les fils les plus fins que produisent les filatures françaises sortent de l'Alsace. Les Anglais ne filent pas de plus hauts numéros et ne filent pas mieux. Une fois imprimées, les toiles de coton du Haut-Rhin ne connaissent pas de rivale. Elles priment à Londres comme à Paris, à Calcutta comme à Philadelphie. Il est impossible de mieux réunir le goût exquis du dessin, l'éclat et la pureté des couleurs, la solidité du teint et la bonté du tissu; j'ajouterai le bon marché; car ces admirables étoffes sont à la portée de toutes les bourses, et chaque jour elles baissent de prix encore. Fait digne d'attention, cette industrie cotonnière est presque toute concentrée dans un tout petit espace entre Mulhouse et le village de Logelbach, aux portes de Colmar et dans quatre vallons adjacents des Vosges : au nord, celui de Ribeauvillé, fameux par les familles princières qui en sont sorties; puis celui de Munster, dont Colmar commande le débouché; celui de Guebwiller, d'où est émanée la pensée première de la loi sur le travail des enfants(1);

(1) Les grands manufacturiers de l'Alsace, et particulièrement l'un des principaux promoteurs de la mesure, M. Bourcart, de la maison Nicolas Shlumberger et Cie, de Guebwiller, pensent que l'économie de la loi, telle qu'elle est sortie des Chambres, est mauvaise. Ils déclarent même la loi impraticable. Mais le principe est posé, et il sera facile d'améliorer les dispositions organiques votées par les Chambres.

et enfin celui de Thann ou de Saint-Amarin; où l'industrieuse cité de Thann déploie ses nombreux ateliers, et au fond duquel, dans un site enchanteur, s'élève solitaire la grande fabrique de Wesserling, justement admirée des philanthropes, et dont les dépendances occupent l'espace d'une ville.

Les plus délicieuses étoffes de coton sont étalées à l'exposition; elles y sont mêlées aux mousselines de laine, dans lesquelles aujourd'hui Mulhouse excelle, car Mulhouse ne se borne plus au coton. Elle s'empare aussi de la laine, elle s'essaie dans la soie et dans le lin, et une usine à drap-feutre se monte en ce moment à Bitschwiller. A côté de ces beaux tissus se déroulent les papiers de tenture de la composition la plus élégante. C'est ici, chez MM. Zuber père et fils, qu'a pris naissance, il y a une douzaine d'années, l'impression au rouleau, qui, se substituant à l'impression par placage ou à la planche, a produit une révolution dans les papiers peints. Actuellement le procédé est perfectionné à ce point, que le coloriage s'opère en même temps que la fabrication du papier lui-même. Vous livrez à la machine la bouillie de chiffons sortant de la cuve, et trois minutes après elle vous rend du papier non seulement sec, mais imprimé à deux ou à trois couleurs par autant de rouleaux, et bon à être aussitôt collé sur les murs d'un appartement.

Une autre industrie qui figure avec distinction à cette exposition de la Société Industrielle peut donner sous une autre forme la mesure des progrès ma-

nufacturiers de l'Alsace. La première machine à vapeur qu'ait vue l'Alsace fut établie à Mulhouse en 1822; c'était un grossier appareil sur bâtis en bois.

En 1820, une machine anglaise fit son apparition dans la filature de MM. Dollfus. Aujourd'hui nulle part au monde on ne fabrique la machine à vapeur mieux qu'à Mulhouse et dans les environs; on y donne à la machine à vapeur toutes les formes. MM. Stehelin, de Bitschwiller, achèvent en ce moment une machine de 200 chevaux pour les navires à vapeur transatlantiques. MM. André Kœchlin et Comp[e] ont fait, pour le chemin de fer de Strasbourg à Bâle, seize excellentes locomotives qui tiennent tête à celles de MM. Sharp, Roberts et C[e], de Manchester, les plus habiles parmi les fabricants anglais. Ils en ont exposé une qui est un modèle. En ce moment il n'est bruit en Alsace, où le combustible coûte fort cher, que de l'économie avec laquelle travaillent les machines à vapeur fixes, à détente, de M. J.-J. Meyer, de Mulhouse. Tous les mécanismes s'obtiennent ici dans la même perfection. MM. André Kœchlin expédient dans toute l'Europe des machines à papier continu, des métiers à filer le coton, le lin et la laine; et un manufacturier habile qui revient de Leeds, où il a visité les ateliers de M. Marshall, le plus grand filateur de lin qu'il y ait au monde, me disait, pendant que nous regardions ensemble une machine à filer le lin exposée par la maison N. Schlumberger (c'est encore un nom qu'on retrouve partout dans l'Alsace

manufacturière), de Guebwiller, que M. Marshall n'avait rien d'aussi fini, d'aussi parfait. Il eût pu en dire autant d'autres appareils du même genre placés dans la même salle.

La fabrication des mécanismes de toute espèce est organisée ici sur une échelle immense. Je doute qu'il y ait en Europe un atelier de construction, un seul, même en Angleterre, qui soit plus considérable que celui de MM. André Kœchlin, en prenant pour mesure de l'importance relative ce qui en donne l'idée la plus exacte, le nombre des ouvriers. On y compte en effet, suivant les circonstances, de 1,000 à 1,200 ouvriers constructeurs. MM. Sharp, Roberts, que personne ne surpasse dans la Grande-Bretagne, en ont quelques centaines de moins. Mulhouse n'a mis qu'une quinzaine d'années à réaliser ce progrès.

L'espace et le temps me pressent, et, bien à regret, je passe sans m'arrêter devant les belles quincailleries de la vaste fabrique de MM. Japy, à Beaucourt, et les produits chimiques de M. Kestner, de Thann; à peine puis-je faire halte devant la magnifique touffe de plantes exotiques envoyées par MM. Baumann, de Bollwiller, dont les pépinières, malgré leur situation méditerranéenne, expédient leurs produits au-delà des mers. MM. Baumann maintiennent ainsi noblement dans l'Exposition les droits et le rang de l'agriculture. Devant leur prodigieuse corbeille qui remplit toute une salle, le spectateur qui arrive, tout ébloui des merveilles

manufacturières jusque là offertes à sa vue, revient à lui, et s'écrie étonné : C'est donc l'agriculture qui est le premier des arts ! •

J'ai encore à vous parler de la garde nationale de Mulhouse et du banquet. La garde nationale de Mulhouse est une petite armée au complet. Elle a son infanterie, sa cavalerie, son artillerie. Tout cela est monté et équipé à l'égal des plus belles compagnies de notre admirable garde nationale parisienne. Elle est très exercée à la manœuvre, et fait régulièrement son service. Elle est animée du meilleur esprit. La cause de l'ordre la trouvera toujours vigilante et courageuse, comme au besoin celle de la liberté. Il est vrai que nulle part, pour donner à la garde nationale la meilleure organisation en vue de la sécurité publique, on n'a déployé une sollicitude aussi éclairée. La main habile et ferme de M. André Kœchlin, maire de Mulhouse depuis 1830, a passé par là. D'un mot vous allez avoir l'idée des ressources qu'offre cette garde nationale à la cause du bon ordre. Mulhouse, avec ses 35,000 habitants, dont 20,000 ouvriers, n'a pas un régiment, pas un bataillon, pas une compagnie, pas un soldat de garnison. M. A. Kœchlin suffit à tout avec quarante gardes municipaux, deux brigades de gendarmerie, et la garde nationale. Jamais depuis 1830 un soldat n'a mis le pied dans Mulhouse. Les officiers des régiments stationnés en Alsace sont gracieusement invités aux fêtes, telles que celle de l'inauguration du chemin de fer ; la musique des corps vient em-

bellir les solennités, comme nous le voyons aujourd'hui ; mais la force armée respecte le territoire de Mulhouse, tout comme si Mulhouse avait conservé son indépendance. Mulhouse se souvient qu'il y a quarante-trois ans, elle formait une république indépendante. Elle a gardé sa fierté républicaine ; mais honneur aux républicains qui veulent l'ordre, qui acceptent avec amour le règne des lois, et qui savent le maintenir envers et contre tous !

A six heures a commencé le banquet offert par la Compagnie. La salle du banquet était une féerie. Sur les bords du canal s'élevait, il y a peu de jours, un bâtiment noir, de 40 mètres de long sur 19 de large : c'étaient quatre murs noircis, surmontés d'une charpente peuplée d'araignées, que soutenaient des poteaux de bois. Cette mâsure avait servi de magasin pour des balles de coton ; on en avait fait aussi, je crois, un dépôt de garance, et en dernier lieu on y avait logé des rails pour le chemin de fer. Un des plus recommandables industriels de Mulhouse, M. Kœchlin-Ziegler, fondateur du plus renommé et du plus considérable établissement de gravure pour rouleaux d'impression, a eu l'idée d'en faire une salle de banquet digne des rois (on espérait alors la présence de M. le duc d'Orléans à l'inauguration). M. Kœchlin-Ziegler est de cette trempe d'hommes qui exécutent tout ce qu'ils veulent; il a un esprit d'invention qui tient du génie, une activité inouïe, un dévouement sans bornes toutes les fois qu'il s'agit de la gloire ou de

la prospérité de Mulhouse. C'est un artiste supérieur et le plus désintéressé des citoyens. La métamorphose qu'il projetait, il l'a opérée avec le seul secours de 6,000 mètres de calicot. C'est ainsi un prodige tout mulhousien. Il a imprimé ce calicot en bleu sur fond blanc, avec un rouleau par lui gravé tout exprès; son dessin représente une hirondelle, symbole du chemin de fer, et une abeille, emblème de l'Alsace, alternativement encadrées dans une jolie vignette. Il a aussi calandré avec une pâte blanche une autre partie de son calicot, qui est ainsi restée en blanc et figure du linge damassé. Moyennant cette double préparation, il a eu des tentures pour les murailles, pour le plafond, pour les banquettes, des nappes pour les tables. Le reste de son calicot, demeuré à l'état naturel, lui a servi à habiller les poteaux de la salle en colonnes cannelées, des chapiteaux desquelles un peu de carton a fait les frais. Tout cela a été fait de telle sorte qu'il n'y aura demain qu'à passer l'étoffe à l'eau pour ravoir du calicot neuf bon à toute destination. Ainsi la dépense de cette décoration magnifique, qui aura exigé pourtant une lieue et demie de beau calicot, et beaucoup de main-d'œuvre, ne sera que de quelques centaines de francs. Des sujets allégoriques de sa composition, adaptés à la circonstance, étaient peints en grisaille dans des encadrements sur le pourtour de la salle, au-dessus des draperies. Sur ces dessins aussi, d'élégants candélabres pour l'éclairage de la salle avaient été établis avec quelques fils de fer et des fleurs.

Quand les convives, le ministre à leur tête, sont entrés dans la salle, un cri d'admiration est sorti de toutes les bouches.

Mais ce n'est pas le seul cri, le seul applaudissement dont la salle ait retenti. A la fin du repas, chacun des 450 convives a reçu, par les soins de la Compagnie, la médaille frappée en commémoration de la solennité, et aussitôt après les toasts ont eu lieu. Le premier toast *au Roi!* a été porté par M. Berger, président du conseil d'administration. A son toast, M. Berger a joint une excellente allocution sur la sagesse du prince qui a recherché de préférence la grandeur de la paix, et qui, dès l'origine, a senti que désormais le premier besoin de la France était de fonder ses libertés sur les solides bases de l'ordre et du travail. L'assemblée a répété une première fois avec chaleur le cri de *Vive le Roi!* de l'honorable président. Puis, à la voix énergique de M. le maire de Mulhouse, qui s'était élancé le verre à la main sur la banquette, elle l'a répété deux fois encore avec un redoublement d'enthousiasme. Ensuite a été portée la santé du Ministre des travaux publics par M. Émile Dollfus, qui cumule avec le commandant de la garde nationale la présidence de la Société Industrielle, institution dont la sollicitude éclairée et active mérite de grands éloges. La réponse chaleureuse de M. Teste, dont l'émotion était visible, a excité des transports quand il a annoncé l'intention formelle du cabinet de procéder à la réalisation du réseau des chemins de fer. Ensuite est

venu un toast *à M. Nicolas Kœchlin!* fondateur et entrepreneur du chemin, par M. le maire de Strasbourg. M. Kœchlin, par des paroles modestes dont l'accent de sa voix attestait la sincérité, a renvoyé les éloges qui lui étaient adressés à ses collaborateurs, financiers et ingénieurs, et à l'administration des chemins de fer. Puis ont été proclamés les noms des deux habiles ingénieurs, *MM. Chaperon* et *Bazaine*, par M. Schwilgué, ingénieur en chef du Bas-Rhin. Le toast *aux invités*, *aux autorités ici présentes* et *au prélat*, a été porté par M. Camille Boureart. Le bourgmestre de Bâle, M. Burckhardt, y a répliqué par quelques phrases très bien pensées sur l'union des peuples. Le banquet a été clos par quatre autres toasts également convenus d'avance: *A l'union des villes d'Alsace situées sur le chemin de fer!* par M. Bœrsch, membre du conseil municipal de Strasbourg; les paroles par lesquelles M. Bœrsch a appuyé son toast respiraient un patriotisme de bon aloi; *Aux ouvriers français!* par M. le professeur Penot, de Mulhouse, qui enseigne avec un succès signalé la science chimique, dont la connaissance est essentielle à l'art de l'impression; *Aux progrès de l'esprit humain!* par M. Cottard, recteur de l'Académie de Strasbourg; ce toast était bien placé dans la bouche d'un fonctionnaire qui réside dans la ville de Guttemberg; *A la prompte exécution des chemins de fer européens!* par celui qui écrit ces lignes. Dans tous les discours ont éclaté le dévouement à l'ordre comme à la liberté, le vœu

d'une union sincère et cordiale entre les gouvernements et entre les peuples de l'Europe, l'amour de la paix, la nécessité d'ouvrir aux nations, à deux battants, la carrière de l'industrie, et le désir de voir le gouvernement français prendre enfin un parti à l'égard des grandes lignes de chemin de fer. Sous tous ces rapports, les orateurs du banquet de Mulhouse ont été les organes de la France et de l'Europe entière.

III

Le chemin de fer et son fondateur, M. Nicolas Kœchlin.

Fête de Strasbourg. — Les Bâlois ; rôle que joue Bâle vis-à-vis de Mulhouse.— Rapidité actuelle des travaux des ponts-et-chaussées. — Retard depuis la recrudescence de l'esprit militaire en 1840. — Promptitude d'exécution des chemins de fer de Mulhouse à Thann et de Strasbourg à Bâle.— Le feu sacré dans l'industrie.— Détails sur le chemin de fer.— Solidité et excellente construction sous tous les rapports.— Habileté des ingénieurs.— Loyauté avec laquelle M. Nicolas Kœchlin a exécuté son marché. Des objections qu'a soulevées le *forfait*.— Sens qu'il faut attacher, dans un régime de liberté et d'égalité, à des actes de l'ordre de celui de M. Nicolas Kœchlin; ce sont des faits comparables au gain d'une bataille dans le régime guerrier. — Difficulté au sujet de l'entrée dans Bâle.—

De l'influence que les chemins de fer doivent exercer sur les douanes et sur les relations générales des peuples; c'est un irrésistible instrument de paix et d'unité.

Strasbourg, 20 septembre 1841.

La fête de Strasbourg vient de finir. Sans offrir au même degré le cachet profond d'originalité qui a distingué celle de Mulhouse et l'a gravée pour toujours dans la mémoire de quiconque y a assisté; sans avoir été signalée par un égal déploiement de cet enthousiasme calme qui est particulier à l'Alsace, ce qui s'explique par cette circonstance que la population strasbourgeoise est moins adonnée à l'industrie, elle a été pourtant belle, imposante, digne de la haute renommée que possède Strasbourg sous ce rapport comme sous bien d'autres. Une affluence extraordinaire attendait le cortége à l'entrée de la ville; le défilé, depuis la station provisoire de Kœnigshoffen jusqu'au château, a eu lieu avec pompe, Le banquet a été somptueux et l'illumination brillante. La flèche de la cathédrale, illuminée au dehors et, intérieurement, éclairée de feux de Bengale, est une curiosité dont l'analogue n'existe nulle part. Le bal dans la salle du spectacle a été éblouissant. Les discours prononcés au banquet, et l'accueil qui leur a été fait, ont témoigné d'un dévouement sincère au Roi et à nos institutions, d'une vive reconnaissance pour M. Nicolas Kœchlin et pour ses

collaborateurs; ils ont montré qu'au sein de cette citadelle on apprécie les bienfaits de la paix, et que là comme partout on appelle des vœux les plus ardents l'union des puissances, cimentée par le commerce et rendue indissoluble par les chemins de fer européens. Après ce que je vous ai écrit sur Mulhouse, je ne vous retracerai pas cette fête en détail. Je préfère vous parler du chemin de fer lui-même et de l'homme à qui on le doit.

Je tiens cependant à réparer d'abord au moins une des omissions que j'ai commises dans ma précédente lettre. La première journée, vous disais-je, a été pour Mulhouse. Bâle en a pourtant eu sa part. Le conseil d'administration de la compagnie, conduit par son président, est allé le matin chercher le bourgmestre de Bâle. C'est uq'il y a un lien étroit entre Bâle et Mulhouse. Ce sont comme les deux sœurs; je devrais plutôt dire comme deux époux. Bâle tient les cordons de la bourse; Mulhouse est l'active ménagère. Pour parler sans métaphore, ce sont les capitaux bâlois qui ont le plus contribué à développer l'industrie de Mulhouse. Sans Bâle, Mulhouse n'existerait pas, ou du moins serait loin de cette grandeur, de cette force qui la signalent au milieu des centres manufacturiers de l'Europe.

Il faut noter cet hommage rendu aux Bâlois, parce que la renommée leur tient rigueur. Sous prétexte qu'ils se refusent inexorablement les joies de la consommation, la déesse aux cent voix, qui parle trop pour parler toujours juste, les taxe d'a-

varice et répète contre eux mille quolibets. C'est à tort. Les Bâlois ne sont pas avares, ils sont économes. Ils le sont sans doute à un degré peu commun ; leur vie se passe à amasser comme celle de la fourmi, et, de même qu'elle, ils ne sont pas donnants; mais, ce que ne fait pas la fourmi, ils prêtent volontiers, et à des conditions point usuraires. Ils sont un peu exigeants sur les sûretés, mais cela oblige l'emprunteur à plus de circonspection dans l'emploi des avances qui lui sont faites; c'est donc pour le mieux. Le Bâlois n'entasse pas de l'or dans des tonneaux; il ne va pas dans une cave compter ses ducats; ce qui est bien différent, il amasse des capitaux, il prépare des instruments de travail qu'il met en œuvre quand il trouve un bon travailleur à qui les confier, et c'est pour cela qu'il prête si volontiers à Mulhouse. Il est mal de déverser le ridicule sur des gens de la trempe des Bâlois. Aimerait-on mieux des dissipateurs? Ils se privent, à coup sûr, de jouissances qu'ils seraient en droit de se donner; mais à qui cela porte-t-il dommage, sinon à eux-mêmes? La société est leur obligée, car leur abstinence lui profite bien plus que la dépense du prodigue. L'argent sort de la bourse de celui-ci pour être dévoré et s'anéantir; l'homme économe, qui entend l'épargne à la façon des Bâlois, ne garde pas plus que le dissipateur ses écus dans son coffre-fort; mais il les met en circulation sous une forme productive; il les emploie à féconder des entreprises créatrices, et il augmente ainsi le travail, patri-

moine du pauvre. Il les fait pulluler et enrichit ainsi la société. A cet effet, les Bâlois s'imposent des sacrifices de tous les instants. Ce n'est pas, j'en conviens, pour l'amour du prochain ni pour la gloire de Dieu; c'est par un motif plus terrestre; aussi ne demandé-je pas qu'on les honore précisément à l'égal des saints et des martyrs. Mais quand des hommes rendent un service signalé à l'ordre social, sachons en avoir de la reconnaissance, payons-les au moins par un peu de respect, sans trop scruter leur pensée intime, sans porter un scalpel impitoyable dans les replis de leur cœur. Ah! si l'on usait toujours de cette rigueur, que de mobiles humains on découvrirait à des actions réputées divines! Que de dévouements se métamorphoseraient en égoïsme! Que de statues seraient renversées de leur piédestal!

J'arrive au chemin de fer.

Nos ingénieurs des ponts-et-chaussées ont maintenant terminé leur éducation. Il y a long-temps qu'ils savent économiser les capitaux. Aujourd'hui ils font plus: ils économisent le temps, le temps qui d'après le proverbe anglais est de l'argent, et qui, selon Franklin, vaut plus encore, car c'est l'étoffe dont la vie est faite. Vous savez avec quelle énergie ont été poussés jusqu'à présent les travaux extraordinaires votés depuis quatre ou cinq ans. Il est déplorable qu'on ne puisse les continuer avec la même activité; mais on a jugé indispensable de leur retirer des fonds pour faire une offrande au démon

de la guerre. Si l'on eût poursuivi l'œuvre du même train, les exploits des Américains, qui en huit ans ont creusé le canal Erié, eussent été dépassés ; car, malgré ses 146 lieues, qu'est-ce que le canal Erié, en comparaison du grand canal de la Marne au Rhin, par exemple ? L'étoile du grand de Witt Clinton, patron des canaux de l'Amérique, eût pâli. Les Ponts-et-Chaussées, à qui l'on reproche leur lenteur, eussent été réhabilités pleinement. Le gouvernement aurait eu de puissants arguments matériels pour prouver qu'en 1830 un esprit nouveau, esprit régénérateur et fécond, s'était fait jour dans la gestion des intérêts du pays. Mais tout cela n'est plus qu'un rêve. Nos ingénieurs sont opprimés. On les oblige à rester l'arme au bras devant leurs ouvrages à demi maçonnés, et de désespoir ils vont jeter leurs niveaux et leurs équerres parmi les buissons, à l'entrée de leurs souterrains, ou devant les murailles ébauchées de leurs écluses, comme les Hébreux réduits en servitude suspendaient leurs harpes muettes aux saules qui bordaient le fleuve de Babylone.

Nulle part cette vigueur d'exécution des ingénieurs des ponts-et-chaussées ne s'est mieux révélée que sur les chemins d'Alsace; car c'est l'œuvre de deux jeunes ingénieurs détachés du corps, MM. Bazaine et Chaperon. Les travaux du chemin de fer de Mulhouse à Thann, établi par M. Bazaine seul, furent commencés en avril 1838, mais l'expropriation des terrains rencontra tant d'obstacles, qu'on ne fut maître de ceux pour lesquels le jury dut in-

tervenir, qu'à la fin de juillet 1839. La ligne cependant fut inaugurée le 1er septembre de la même année ; elle est de 20 kilomètres, à une voie. La loi de concession du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, long de 140 kilomêtres, est du 6 mars 1838. On procéda immédiatement aux études définitives et à la confectiondes plans à livrer aux enquêtes. Au printemps de 1839, cette minutieuse besogne était achevée, et l'on put mettre en jeu le pic et la brouette. Mais pendant près d'une année entière, les formalités de l'acquisition des terrains et les débats devant les jurys d'expropriation firent languir le travail. Les ingénieurs rongeaient leur frein. Au mois de mai 1840, sur les deux tiers de la ligne, pas un coup de pioche n'avait été donné, et l'autre tiers était peu avancé. Cinq mois après, 70 kilomètres, formant la moitié de la ligne, étaient livrés à la circulation. Du mois de juin au mois d'août 1840, la seconde moitié put être commencée; c'était la plus difficile des deux. Elle se composait principalement de l'intervalle de Colmar à Mulhouse et à Saint-Louis, où la masse de terre à déplacer représentait 1,600,000 mètres cubes, et où l'on compte plus de 120 ouvrages d'art, ponts ou ponceaux, dix stations ordinaires, et les deux stations principales de Saint-Louis et de Mulhouse. La dernière est assez belle pour exciter l'admiration de ceux mêmes qui sont familiers avec la gare immense du chemin de fer de Saint-Germain, la plus spacieuse et la plus belle du monde. Treize mois après, tout était

achevé, et le public voyageait d'une extrémité à l'autre de la ligne.

Quelle dépense de zèle pour terminer ainsi le chemin de fer de Strasbourg à Bâle ! Qu'il fallait de volonté en M. Kœchlin et de feu sacré dans l'âme de ses ingénieurs pour animer leur armée de travailleurs à ce point ! Les travaux marchaient avec impétuosité. On eût dit d'un tourbillon ; mais pour le conduire, ce tourbillon, avec régularité, qu'il fallait d'intelligence et de calme dans l'action, de calcul dans l'audace, de méthode dans l'emportement ! Quelle présence d'esprit pour parer à l'imprévu ! Que de patience pour ne pas désespérer au milieu des continuelles pluies de l'été dernier ! Un des traits les plus admirés de la révolution française est celui du général Championnet, qui, à la tête de 20,000 hommes, forcé d'évacuer Rome devant une armée de 80,000 Napolitains, jura d'y rentrer vainqueur dans vingt jours, et tint parole. Le prompt achèvement du chemin de fer de Strasbourg à Bâle offre, dans la carrière pacifique des travaux publics, un exemple d'une confiante résolution de la même nature. Je serais même tenté de préférer la copie à l'original ; le sang n'y a pas coulé et il en reste au pays quelque chose. M. Kœchlin avait dit dès l'origine que le chemin serait prêt d'une extrémité à l'autre en 1841, à l'anniversaire des journées de juillet. C'était moitié moins de temps qu'on ne lui en avait donné. Vainement les cataractes du ciel se sont ouvertes, vainement la pluie d'or qui, au

moment de l'entreprise, tombait au seul nom des chemins de fer, s'est brusquement arrêtée; il a rempli sa promesse. Les capitaux rebelles ont été fléchis. On a profité des moindres éclaircies pour travailler, et à l'heure dite tout était prêt. Mais aussi de toutes parts et pour toutes les parties de l'œuvre, quels collaborateurs! quel esprit de ressources chez ceux-ci! quelle ardeur, quelle science, quel esprit d'ordre chez ceux-là! quel élan dans les employés, dans les moindres ouvriers! Et quelle joie ce fut dans cette multitude quand, le 29 juillet, s'avança la locomotive annoncée! Distribués le long de leurs chantiers, où retentissait encore le dernier coup du marteau, brandissant leur pelle qui venait de jeter la dernière poignée de sable, leur truelle qui venait de sceller la dernière pierre d'un parapet, ces braves gens ébranlaient l'air de leurs acclamations, ils proclamaient les noms des deux ingénieurs qui leur avaient soufflé tant d'énergie; ils étaient heureux et fiers; c'était leur triomphe: le chemin de fer leur semblait leur chose et en même temps leur prouesse. Ah! croyez-le, ils s'abusent ceux qui croient que l'industrie ne peut avoir sa gloire, son point d'honneur, son enthousiasme! Ils se trompent ceux qui prétendent que le Français n'a d'ardeur que pour détruire, et que, pour se manifester, la *furia francese* a besoin de flairer la poudre à canon.

Je reviens au chemin de fer. Je ne vous en décrirai pas les ouvrages d'art; la nature n'a pas fourni à

MM. Bazaine et Chaperon l'occasion d'exécuter quelques unes de ces constructions qui frappent le spectateur, excitent ses applaudissements et font frissonner l'actionnaire. Point de ces grands souterrains si admirablement pratiqués sur le chemin de Versailles (rive droite). Point de gigantesques viaducs comme celui du val Fleury (rive gauche), ni même de ponts de la taille de ceux de Saint-Germain. Il y a plusieurs centaines de ponts ou de ponceaux pour traverser les cours d'eau qui des Vosges descendent vers le Rhin, ou pour donner passage aux routes sur les chemins de fer. Quelques uns, tels que ceux jetés sur la Brusche, près de Strasbourg; sur le Giesen, près de Schelestadt, de Schelestadt au jury plein de rigueur; sur le Fecht, à Colmar; sur la Thur, non loin de Bollwiller; sur la Dollerl, près de Lutterbach; sur l'Ill, à côté de Mulhouse, pourraient être signalés, si les difficultés semées sur le parcours des chemins de fer parisiens ne nous avaient accoutumés à des merveilles. Les remblais sont le plus souvent de moins de 3 mètres. Cependant, entre Mulhouse et Colmar, le chemin est assez souvent à une hauteur de 6 à 7 mètres. Les pentes sont habilement ménagées. Quoiqu'on ait dû se rapprocher du pied des collines qui forment l'avant-garde des Vosges, pour être à portée des villages, le maximum est de 3 millimètres par mètre, et, sauf un intervalle de 13 kilomètres entre Rouffach et Bollwiller, au midi de Colmar, ce maximum est atteint en peu d'endroits. C'est donc

parfait; car heureux les chemins où l'on ne dépasse pas 5 millimètres; et quand le terrain le commande, on va jusqu'à 7 ou 8 sans danger. Les courbes sont plus satisfaisantes encore, puisque les rayons de courbure sont de 2,000 mètres, 3,000 mètres et plus; les ponts-et-chaussées croient être exigeants quand ils commandent des rayons de 800 mètres au moins. Tout sur le chemin de fer est soigné. Les stations ordinaires sont d'une simplicité commode et élégante, la voie est solide; la maçonnerie excellente; elle est de ce grès à la fois inaltérable et facile à tailler qu'on trouve dans les Vosges, et qui, de toutes les pierres du monde, était la seule propre à l'érection d'un monument aussi dentelé, aussi svelte et pourtant aussi impérissable que le clocher de Strasbourg. Les guérites des cantonniers sont confortables et coquettes. Les talus offrent de jolis gazonnages qui déjà rapportent; car les ingénieurs, bons calculateurs, ont toujours pensé au produit. Semés en luzerne, ces talus sont affermés à raison de 100 à 200 fr. le kilomètre. Je vous ai déjà nommé la belle station de Mulhouse; celle de Strasbourg rivalisera avec elle, et celle de Bâle devra être digne de la cité la plus opulente de la Suisse.

Depuis que le public est devenu souverain, il se pique peu de reconnaissance pour les efforts qu'on prodigue afin de lui plaire. On est obséquieux envers lui comme jadis envers les potentats; sur un signe de son sourcil on se hâte, comme les ouvriers qu'envoyait le calife Haroun-al-Raschid. Cet em-

pressement et ces efforts, il les reçoit comme son dû. Il ne les récompense pas d'un sourire. Ingrat public, souverain inexpert, prince mal façonné; les rois avaient au moins l'*eau bénite de cour!* C'est parce que le public est ainsi oublieux que je voudrais l'entretenir de l'entrepreneur-général de la ligne. Cet entrepreneur est M. Nicolas Kœchlin, qui, après s'être essayé par le chemin de Mulhouse à Thann, demanda la concession de la grande ligne de Bâle à Strasbourg, organisa la Compagnie et se chargea de la construction à forfait. M. Kœchlin a rempli son marché avec une loyauté digne d'être signalée à l'estime générale. Comme entrepreneur, M. Kœchlin est un phénomène, *rara avis.* Jamais ingénieur exécutant en régie, la main pleine de millions, ne se montra plus soucieux d'une bonne exécution. Le choix des matériaux et leur mise en œuvre ont été parfaits. Il y a du luxe dans la maçonnerie; il y en a plus encore dans la qualité, la force et le nombre des traverses de chêne sur lesquelles posent les rails. Les rails sont massifs et d'un bon fer. Je vous ai déjà parlé des stations et du reste. Les cas douteux, M. Kœchlin les a résolus contre lui. Son cahier des charges, par exemple, ne l'obligeait pas absolument à bâtir un grand établissement de réparation pour les machines. Il pouvait s'en dispenser, ou se borner à élever à Mulhouse, comme il l'avait fait à Colmar, des hangars modestes où il eût disposé quelques forges. Il a construit de vastes et solides ateliers qui lui auront

coûté 400,000 fr. Il a de même multiplié les stations avec leurs accessoires au-delà de ses engagements. Quelques personnes assurent que son marché à forfait lui donnera des bénéfices, et, ce qui est curieux, elles insinuent ce fait à l'oreille, comme un grief contre lui. Ces puritains devraient nous dire si, quand ils passent un marché, ils entendent y perdre. Je fais des vœux pour que leur accusation soit fondée, et pour que M. Kœchlin réalise un fort profit, car il l'a mérité, et cela ferait germer en France la bonne graine d'entrepreneurs; mais, tout compté, je crains qu'il n'en soit rien. Quant au forfait dont on a parlé comme d'une énormité, il y a deux raisons qui m'y réconcilient: sans le marché à forfait, le chemin eût péri, comme le défunt chemin des Plateaux dans la débâcle de 1839. Cet argument est un de ceux après lesquels, comme disait Henri IV, on est dispensé des autres. En voici pourtant un second: Ceux qui aujourd'hui critiquent ce *forfait* se fussent-ils engagés, eux, à construire pour 40 millions 35 lieues de chemin de fer à deux voies, en acceptant à la lettre les rigoureuses conditions qu'imposaient les ponts-et-chaussées en 1838, et en s'en traçant de plus sévères à eux-mêmes, et cela sur la foi d'un devis, à une époque où il était admis, d'après l'expérience des chemins de fer anglais, qu'en doublant les évaluations primitives, on n'était pas suffisamment à l'abri des déceptions?

Puisque je suis sur ce point, permettez-moi de vous dire ma pensée entière. En France, nous ad-

mirons le gouvernement belge, qui a couvert ce petit mais industrieux royaume d'un réseau de chemins de fer. Et rien de plus juste; car il était d'excellente politique d'attacher étroitement le nom d'une royauté nouvelle à une grande œuvre, à une innovation éclatante. C'est ainsi que les dynasties se fondent. Ce réseau belge, placé à nos frontières comme un reproche permanent contre l'administration française, qui avait, elle aussi, à asseoir une dynastie au milieu de bien d'autres écueils, quelle en est l'étendue? Tout compris, avec les embranchements, elle est de 540 kilomètres, principalement à une voie. On y travaille depuis 1834, et il en reste encore un tiers à ouvrir. Eh bien! voici chez nous un homme qui, dans son patriotisme audacieux, parvient, à force d'efforts et de fermeté, en y engageant sa fortune entière, acquise à la sueur de son front, et celle des siens, à donner à l'Alsace, en quarante mois, 160 kilomètres de chemin de fer, bien mieux exécutés sans contredit que les lignes belges, et presque en totalité à deux voies. Or, ceci se passe à une époque où la liberté se constitue. La liberté véritable, celle qui promet à tous les hommes le développement et l'emploi légitime de leurs facultés, a pour compagne nécessaire la paix, la paix riante et radieuse, la grande et puissante paix. Elle exclut le système guerrier, excepté dans la limite où il le faut pour l'indépendance nationale. A la guerre, elle substitue, comme but de l'activité matérielle des po-

pulations, les labeurs productifs de l'industrie. Le régime de la liberté doit donc honorer l'industrie, lui donner rang parmi les grands pouvoirs de la terre. Sous le règne de la liberté, les grands actes industriels doivent être récompensés par une large part de considération publique. Quand ils ont été inspirés par une pensée patriotique et accomplis à travers de grands risques, ils deviennent des hauts faits, ni plus ni moins. Cette conclusion est mathématique, elle est impérieuse. A ceux à qui elle déplairait, la réponse est facile : c'est qu'apparemment, les prémisses c'est-à-dire la liberté véritable au profit du plus grand nombre, et la loi d'égalité organique ne leur plaisent guère. Des actes industriels de cette portée, et dans ces conditions, sont comparables à ce qu'est, chez un peuple voué à la guerre, le gain d'une bataille. A mes yeux donc, M. Kœchlin est ce qu'eût été il y a trente ans un général victorieux. Humble citoyen, je me félicite de pouvoir ici lui rendre cet hommage, et de signaler par une sorte d'argument *ad hominem* quelle doit être, dans le régime nouveau, une des sources principales d'illustration, si l'on prend ce régime au sérieux.

Au reste, ce que j'exprime en ce moment, les populations l'ont senti et l'ont exprimé avec bien autrement de chaleur. M. Nicolas Kœchlin a été accueilli ici, dans cette cité guerrière, mais d'un patriotisme progressif, de même que dans sa ville natale de Mulhouse, qui est éminemment industrielle, avec la même explosion d'applaudissements

qu'eût excitée sous l'Empire la présence d'un maréchal rentrant vainqueur dans sa province. Ici l'on avait écrit son nom en lettres d'or dans la salle du banquet et dans la salle de bal; ceux des deux ingénieurs y figuraient également, l'un à droite, l'autre à gauche. En avant de la salle de spectacle une inscription en lettres de feu, formée de petits jets de gaz, disait sa louange. Les toasts en son honneur ont été salués par des acclamations dans l'un et l'autre banquet, et la foule parlait de lui avec admiration et respect. M. l'évêque-coadjuteur avait donné l'exemple de ces hommages, lorsqu'à Mulhouse il avait dit à la foule de ses auditeurs:

« Daignent les bénédictions de Dieu descendre sur ces rails, sur » ces voies, sur ces locomotives, sur ces chars, sur les voyageurs, sur » les dignes chefs qui ont dirigé cette œuvre admirable, sur cet homme » modeste et persévérant qui a conçu ce grand ouvrage, et dont la » fermeté, en dépit de l'esprit de spéculation, a triomphé dans les » mauvais jours de toutes les résistances et de tous les obstacles, » sachant bien qu'il faisait un ouvrage utile au pays!..»

Me voici encore hors de la voie du chemin de fer et lancé dans une digression de politique intérieure. Si cette lettre n'était déjà longue, je vous proposerais une excursion dans la politique extérieure, à propos des difficultés que rencontre le chemin de fer à la frontière. Les douaniers, dont le métier est de prévoir la contrebande et de la combattre, lui ont demandé ses passe-ports. Comme M. Gréterin est un administrateur aussi conciliant qu'habile, il est évident qu'à moins d'un entêtement excessif ou d'une

susceptibilité puérile, que j'estime impossible de la part des Bâlois, tout se terminera par une transaction à la satisfaction universelle. La ville de Bâle restera un état libre et indépendant. Sa souveraineté ne sera pas violée, et notre ligne de douanes ne sera pas forcée. Les Bâlois veulent rester les maîtres chez eux, et par ce motif, jusqu'à présent, ils se sont refusés à ce que, en un petit coin de la station à établir dans leur ville, nos douaniers pussent remplir leurs fonctions de surveillance. Mais les Bâlois n'y ont pas réfléchi. En gens sensés animés de ce patriotisme éclairé qu'a si convenablement exprimé leur bourgmestre, M. Burckhardt, dans le banquet de Mulhouse, ils comprendront que, si l'administration française supprimait la visite à la frontière sans avoir des garanties à Bâle, l'industrie française serait à la merci des Bâlois; ou plutôt ce ne seraient plus les Bâlois, race estimable et exerçant son industrie avec honneur, qui seraient les maîtres et seigneurs à Bâle, ce seraient les contrebandiers.

Au surplus, il faut s'attendre à ce que, dans un temps donné, les chemins de fer abaisseront les lignes de douanes. Par les chemins de fer, la sphère des relations s'agrandit. L'échelle des empires ou des confédérations augmente dans un prodigieux rapport; car avec un transport cinq fois plus rapide (c'est à peu près la proportion comparativement aux diligences), les hommes passeront d'une extrémité à l'autre d'un empire vingt-

cinq fois grand comme la France, dans le même délai nécessaire aujourd'hui pour traverser notre patrie du centre à la circonférence. Par les chemins de fer, une immense fusion des intérêts, des idées et des mœurs se prépare. Ce qui les rend chers au penseur comme au dernier citoyen perdu dans la foule; ce qui concilie à ces voies de communication rapides le suffrage enthousiaste des belles âmes, en même temps que les instincts divinateurs du vulgaire, ce n'est pas seulement qu'elles fournissent un véhicule inimitable, des procédés perfectionnés d'échange et de transaction; la profonde sympathie des masses populaires, tout comme celle des natures d'élite, ne se donne pas pour si peu; ce n'est pas simplement affaire de métier et de marchandise. C'est que les chemins de fer offrent à la civilisation un instrument supérieur de concert et d'unité; c'est qu'ils viennent à propos pour aider le genre humain à accomplir ses destinées les plus sublimes. Par eux, le brassement des nations et des races, qui ne s'opérait jusqu'à présent que dans les dévorantes fournaises de la guerre, s'effectuera dans de douces étreintes; la sainte alliance des peuples se constituera, et l'humanité s'acheminera vers le sanctuaire de la fraternité universelle, rêve des philosophes, promesse des révélateurs. Le genre humain appelle maintenant de ses vœux la paix, non une paix paresseuse et babillarde, négative et égoïste, digne de peuples tombés dans une quinteuse décrépitude; mais une paix ma-

jestueuse, qui présente aux nations civilisées, unies en un faisceau, un but commun d'efforts digne de leur générosité et de leur puissance; à l'énergie des hommes d'action une perspective lointaine, entremêlée d'obstacles et de périls; à tous les membres de la famille humaine une carrière où leurs facultés puissent se développer et se féconder: car c'est dans ce développement et cette fécondation que consiste, répétons-le, la seule liberté dont le genre humain soit épris. Nos nations européennes, dont la vigueur et le savoir débordent, demandent à grands cris, de cette voix du peuple qui est la voix de Dieu, la noble et forte paix qui se donne pour tâche de répandre la civilisation sur la terre et d'embellir le globe, demeure des enfants des hommes, à leur profit à tous. Les chemins de fer apparaissent comme des agents prédestinés pour faciliter cette œuvre glorieuse. Voilà pourquoi les hommes se passionnent pour eux, et voilà pourquoi notre patrie manquerait à sa mission d'initiative et serait déchue de son rang, si elle ne s'empressait de donner le signal de l'entreprise du réseau européen.

NOTES.

Note 1. (Page 5.)

Depuis 183[illegible], le général Évain a quitté le poste de ministre de la guerre, et les officiers français qui servaient en Belgique, après avoir puissamment concouru à l'éducation de l'armée belge, sont rentrés dans leur patrie.

Note 2. (Page 7.)

Production de la houille en France et en Belgique.

En 1840, la Belgique a produit 4 millions de tonnes de houille; la France presque exactement 3 millions

Mais une partie de la production de la Belgique (750,000 tonnes) a été consommée par la France, qui a reçu en outre 380,000 tonnes de houille anglaise et 160,000 tonnes de houille prussienne; au total, la consommation de la houille en France s'est élevée à 4,290,000 tonnes; c'est le double de ce qu'elle était il y a quinze ans.

Note 3. (Page 7.)

Fabrication du fer à la houille en France.

Depuis 1836 la fabrication s'est beaucoup améliorée dans les forges françaises à la houille. En ce moment Alais, Decazeville, le Creuzot, Terre-Noire, sont en voie de prospérité; et d'autres établissements du même genre se créent sur d'autres points du territoire. On est fondé à penser que dans peu d'années l'industrie du fer à la houille sera très développée en France, et qu'elle donnera des produits non seulement abondants, mais de bonne qualité et à bas prix.

Note 4. (Page 7.)

Progrès comparés de la fabrication de la fonte et du fer à la houille, en France et en Belgique.

Par l'effet de l'impulsion donnée en Belgique aux entreprises industrielles, on comptait, en 1838, dans ce jeune royaume quarante-deux hauts-fourneaux au coke, qui cette même année ont produit 106,000 tonnes de fonte. Depuis lors, cette production a été moindre : en 18[illegible], elle était réduite à 66,000 tonnes par le chômage de plus de la moitié des hauts-fourneaux. Le fer affiné à la

houille s'est élevé, en 1838, à 26,000 tonnes; en 1840, ce n'était plus que 22,000. En France, la production en fontes de toute nature, stationnaire depuis 1838, est, en moyenne, de 350,000 tonnes; celle du fer forgé est montée de 224,000 à 237,000. La fabrication de la fonte au coke, sans mélange de combustible végétal, va se développant, comme nous le disions dans la note précédente. Elle était de 49,000 tonnes en 1838, et provenait de vingt-deux hauts-fourneaux; en 1840, vingt-huit hauts-fourneaux ainsi alimentés étaient en feu et ont donné 62,500 tonnes. La fabrication du fer forgé à la houille suit une progression semblable. Depuis 1840, l'industrie du fer au combustible minéral a reçu des accroissements, et tout donne à penser qu'elle s'agrandira de plus en plus.

Note 5. (Page 8.)

De l'union commerciale de la France et de la Belgique.

L'Europe marche vers l'unité. — L'Union des douanes allemandes est un pas fait dans cette voie. — C'est par des associations commerciales que nous sortirons des traités de 1815. — Solidarité de la France et de la Belgique. — L'Union allemande convoite la Belgique. — Absorption progressive du Midi par le Nord. — Bases possibles d'une association entre la France et la Belgique; négociations qui ont eu lieu. — Les difficultés de l'ordre administratif et judiciaire ne sont pas plus insolubles que les prétendues impossibilités commerciales et industrielles. — Système proposé. — Conseils et commissions mixtes. — Réponse aux arguments fondés sur les appréhensions politiques. — La Belgique peut s'associer avec nous et conserver sa nationalité. — Sa nationalité y puisera même de nouvelles forces. — Situation comparée de l'industrie des deux pays. — On s'est considérablement exagéré la puissance industrielle de la Belgique. — *Note* : Justes ménagements à garder vis-à-vis de notre industrie des fers; les améliorations se tiennent; chemins de fer et voies navigables à exécuter ou à perfectionner en France

afin que nos grands industries, et particulièrement celle des fers, n'aient rien à redouter des industries similaires de la Belgique ; effets sur l'industrie des fers de l'exécution des chemins de fer ; l'intérêt le plus engagé dans la question est celui des propriétaires de bois ; prix trop élevés de leurs coupes. — Comparaison des forces commerciales des deux pays. — Si la Belgique produit beaucoup, proportionnellement elle consomme encore davantage. — Analogie de situation, pour la France et la Belgique, avec la Prusse et la Saxe. — Si l'industrieuse Alsace n'était pas réunie à la France, il faudrait, suivant les adversaires de l'Union franco-belge, la refuser. — Déclarations, à ce sujet, de Mulhouse, de Lyon, de Reims. — Adresse d'Elbeuf. — Clameurs prohibitives. — Craintes exagérées de la concurrence. — Les droits prohibitifs ne sauraient être que temporaires. — C'est contre l'esprit de privilége qu'a été dirigé le grand effort de la Révolution française. — La lutte est la loi de l'industrie et est prescrite par l'intérêt du consommateur. — L'industrie française a réalisé d'incontestables progrès.

Dans ces derniers temps, les négociations relatives à l'union commerciale de la France et de la Belgique abandonnées et recommencées tour à tour plusieurs fois depuis 1834, ont été, pour un moment, reprises avec une activité inconnue jusqu'à ce jour. Il s'agissait de traiter sur la base d'une complète union douanière, semblable à celle qui associe à la Prusse une vingtaine d'États allemands. Mais cette grande pensée a passé comme une étoile qui file. Après avoir jeté un vif éclat et frappé l'opinion publique, elle a disparu aussitôt devant un concert de réclamations plus violentes que fondées.

La situation de la Belgique ne sera jamais indifférente à la France ; mais aujourd'hui elle mérite une attention plus qu'ordinaire. Dans les temps où nous vivons, un grand évènement semble se préparer. Autrefois sous le nom de sainte-alliance, aujourd'hui sous celui de concert européen, l'Europe paraît marcher vers la destination finale de l'unité, d'une unité pourtant parfaitement

compatible avec des nationalités distinctes. Tout nous y pousse, le commerce et le perfectionnement des communications, l'appréciation exacte des biens de la paix, l'adoucissement des mœurs, et ce sentiment de fraternité universelle que la religion avait semé et qui a été si long à germer. On dirait qu'il ne doit plus y avoir de place sous le soleil pour de petits Etats absolument isolés. Aussi les voyons-nous se grouper entre eux ou se serrer spontanément autour des grandes puissances. L'Union des douanes allemandes est la plus imposante manifestation de cet esprit nouveau. Par voie de confédération, l'influence des grands Etats s'étend, et néanmoins l'indépendance des petits subsiste; c'est une tendance également approuvée de la politique la plus prudente et de celle aux grandes inspirations. Les amis de l'humanité et les esprits libéraux s'en félicitent. Les empires doivent ainsi s'agrandir sans envahissement de territoire, et la balance définitive de l'Europe, la seule qui soit fondée sur les attractions réciproques, sur les intérêts positifs des populations, sur leurs instincts et leurs convenances, s'établit par degrés. C'est par là, nous tenons à le faire remarquer, et non par une politique menaçante envers ses voisins, que la France doit aspirer à sortir de la situation que lui avaient faite les traités de 1815. Nous avons tout à perdre à une politique belliqueuse et révolutionnaire; en nous bornant avec loyauté à cimenter par la seule voie de la persuasion, dans un but commercial, c'est-à-dire essentiellement pacifique, des alliances solides sur la base des intérêts moraux et matériels, nous gagnerons de la force et de la considération, nous désarmerons la méfiance qui s'attache à nos pas et qu'ont autorisée, il faut le reconnaître, les clameurs poussées chez nous par les partis; et quand nous aurons rassuré tout

le monde sur nos intentions, nous exercerons partout, par l'ascendant de nos lois, de nos arts et de notre pensée, une immense autorité morale, la seule suprématie qui soit digne d'envie et la seule qui dure.

La Belgique aujourd'hui est sous le charme de ces fécondes idées d'association. C'est pour elle un besoin impérieux d'y céder, parce que son industrieuse population, façonnée au travail par de longues traditions et par la main, habile sous ce rapport, du roi Guillaume, est privée des débouchés qu'elle possédait quand elle était réunie à la Hollande, et que, pour écouler ses produits manufacturés, elle avait le marché hollandais et celui de colonies florissantes. Depuis qu'elle est maîtresse de son sort, travaillant sur elle-même, elle a perfectionné ses moyens de production, et aujourd'hui elle réclame une issue. La Saxe, avec laquelle elle a plus d'une similitude, lui montre ce que vaut une association librement consentie avec d'autres Etats plus populeux; il lui tarde de suivre cet exemple, et elle frappe à notre porte. Elle commence bien à s'apercevoir qu'à tout prendre son indépendance politique s'en fortifierait, car, dans la constitution actuelle de l'Europe, les petits Etats absolument isolés n'ont qu'une indépendance chimérique : ils sont à la merci des événements.

Accueillerons-nous les avances de la Belgique, ou serons-nous sourds à sa voix? L'hésitation n'est pas permise. Entre la Belgique et nous il y a des liens de famille et une étroite solidarité. Quand nous fûmes vaincus par l'Europe, elle fut soumise à la Hollande. Quand nous avons reconquis nos droits, elle a repris sa liberté. Lorsque, par l'effet d'une prudence bien inspirée, et faisant violence à notre premier mouvement, nous avons refusé de tirer l'épée au profit des insurrec-



tions polonaise et italienne, nous avons fait savoir à l'Europe que son intervention dans les affaires de la Belgique serait un cas de guerre. Nos sympathies hautement exprimées déjà nous portent donc à répondre favorablement aux ouvertures de la Belgique. Notre intérêt le plus égoïste nous en fait une loi; car si la Belgique ne se lie pas à la France, elle s'adressera à l'Association allemande. Il ne lui est pas permis en effet de demeurer plus long-temps solitaire.

Au gré de quelques personnes, il n'y aurait pas lieu de se préoccuper des chances d'association commerciale entre la Belgique et l'Union prussienne. « La Belgique, a-t-on dit, n'est pas libre de ne pas se jeter dans » nos bras. Nous sommes son seul refuge, elle est trop » éloignée de Berlin, et la Prusse n'en a nul souci. » Gardons-nous de ce confiant optimisme; ce serait de la présomption, et presque du vertige. La Belgique est limitrophe du sol prussien. Bruxelles est loin de Berlin, mais Sarrelouis et Sarrebruck n'en sont pas plus proches. S'il y a un enseignement qui ressorte de l'histoire du siècle qui vient de s'écouler, c'est que le Nord pèse sur le Midi, qu'il l'absorbe pièce à pièce, comme par l'effet d'une fatalité qui donne au Nord plus qu'il n'espérait lui-même. Qui eût jamais pu persuader même au grand Frédéric que les limites de son royaume passeraient le Rhin? Il y a trente ans, en 1811, n'eût-on pas traité d'insensé celui qui eût prédit que la Prusse était au moment de planter ses aigles sur les bords de la Sarre et de la Moselle?

Rien donc ne serait plus malavisé que d'ajourner le traité avec la Belgique, sous prétexte qu'infailliblement elle se donnera à nous, par famine. Il faut traiter au contraire sans délai, il faut profiter de l'occasion qu'elle nous offre elle-même. Pour garanties de la sincérité de

ses intentions et de la vivacité de son désir, on a les conditions qu'elle a tout récemment proposées ou qu'elle eût acceptées si les conférences n'eussent été closes brusquement. L'union eût été complète comme celle des États allemands. Plus de ligne de douanes entre les deux confédérés ; même tarif, mêmes règlements douaniers aux frontières extérieures. Pour éviter toute contestation, la Belgique eût adopté notre système d'impôt sur le tabac, sur le sel, sur le sucre indigène, sur les vins. Les droits de la propriété littéraire eussent été réciproquement garantis ; ainsi plus de contrefaçon. Le service des douanes eût été payé de la caisse commune, et le produit net eût été réparti à peu près proportionnellement à la population, ce qui eût été avantageux au trésor français, parce que la consommation moyenne d'un Belge est plus forte que celle d'un Français.

Bien plus, nos lois commerciales, aussitôt votées, fussent devenues, *ipso facto*, les lois de la Belgique. L'administration des douanes des deux pays eût été à Paris, avec un certain nombre d'administrateurs belges : sur les questions fiscales relatives aux douanes et aux contributions indirectes, notre Cour de cassation eût prononcé en dernier ressort ; des conseillers belges eussent, pour ce motif, été adjoints en permanence à l'une de ses sections.

Pour la France, l'avantage de cette union serait, avant tout, politique, et c'est pour cela, il faut le dire, que tout traité de commerce avec la Belgique, qui ne serait pas un acheminement à l'union prochaine, n'aurait pas de justification. Sous le rapport politique, l'union commerciale de la Belgique et de la France, conçue comme nous l'avons dit tout à l'heure, serait le fait le plus heureux qui aurait signalé notre politique extérieure depuis 1830. Aux yeux du pays, ce serait un titre

éclatant et une réponse péremptoire à ceux qui ont accusé le gouvernement de Juillet d'amoindrir la France. Cette union serait acceptée par le pays comme l'un de ces actes qui suffisent à honorer un règne, et qui, laissant de longs souvenirs, sont éminemment propres à fonder une dynastie. Elle serait votée par acclamation dans les Chambres. Au contraire, il n'est pas certain que de simples modifications à quelques articles du tarif, en les supposant décidément efficaces (et si elles ne l'étaient pas, à quoi bon?), ne seraient pas repoussées par une majorité composée des intérêts coalisés en faveur des prohibitions, car l'appui du sentiment politique leur manquerait. En même temps, nul au-dehors ne pourrait s'alarmer de l'union; et si quelqu'un, écoutant les inspirations d'une politique hargneuse, s'avisait de la trouver mauvaise et de s'en plaindre, nous le renverrions à l'histoire toute moderne de la Prusse instituant l'Association allemande; et nous passerions outre sans nous émouvoir. Devant notre résolution fermement exprimée, tout mauvais vouloir rentrerait sous terre, parce que nous aurions le droit pour nous; car les traités seraient respectés. Les traités proclament l'indépendance de la Belgique; eh bien, cette indépendance ne sera au-dessus de toute contestation que lorsque la Belgique, maintenant sa nationalité, aura fait librement un grand acte de volonté.

C'est parce que l'Union a ces caractères et cette portée qu'il la faut dès à présent complète en principe, sauf à adopter un certain nombre de dispositions transitoires, et à stipuler un délai de quelques années, pendant lequel les droits seraient graduellement supprimés. Quelle impatience plus légitime que de voir le gouvernement nouveau se créer des titres de plus en plus signalés à l'admiration et à la reconnaissance du pays, et au res-

peet de l'Europe! C'est sur la base de l'union qu'il faudrait traiter dès à présent. Mais proclamons-le, au risque d'être accusés de félonie par ceux qui ne comprennent le patriotisme qu'à la façon de la République ou de l'Empire : il serait nécessaire de témoigner à la nationalité belge une haute considération, et de la traiter, dans l'organisation commerciale et financière de l'Union, avec tous les égards compatibles avec un bon service. La nationalité belge mérite d'être honorée. Le gouvernement belge, par un rare esprit de conduite et par de grandes entreprises nationales, en tête desquelles il faut nommer celle des chemins de fer, est parvenu à fortement souder en peu d'années ces provinces jusqu'alors plus juxta-posées qu'associées. Moyennant le pacte commercial, l'indépendance de la Belgique, compacte comme elle l'est aujourd'hui et heureuse de s'appartenir à elle-même, ajoutera plus à notre force qu'une absorption déguisée ou avouée; car celle-ci, au lieu d'alliés pleins de ce zèle vigoureux qu'inspire le sentiment de la liberté, ne nous donnerait que des sujets mécontents, prompts à relever la tête et à se séparer de nous à la première occasion.

Nous insistons ici particulièrement sur les avantages politiques qu'aurait l'union pour la France; ce n'est cependant pas que nous admettions qu'elle doive être préjudiciable à nos intérêts industriels.

L'industrie belge en masse est-elle beaucoup plus avancée que la nôtre? Produit-elle mieux et à meilleur compte? — Sans aucun doute, disent les adversaires de l'Union. — Voyons pourtant. Si la Belgique nous surpassait pour les cotonnades, Mulhouse n'aurait pas dit qu'elle était prête à accepter l'Union. La Belgique ne nous est pas supérieure pour les lainages, car Reims ne la craint pas. Elbeuf a peur de Verviers, nous ré-

pond-on. — Cela se peut; mais Verviers n'a pas moins peur d'Elbeuf; ces deux frayeurs se balancent; l'une montre le néant de l'autre. On parle aussi de la houille. Nos houillères du nord, s'écrie-t-on, sont anéanties, si la houille belge entre sans droit. Nos houillères du nord sont dans la plus prospère, la plus magnifique des conditions. Ces mines de charbon sont plutôt des mines d'or, et nous nous en félicitons parce qu'elles sont entre les mains d'hommes industrieux qui ont su les découvrir et qui les exploitent habilement. Mais puisqu'elles sont si riches, qu'ont-elles à craindre de la Belgique? Ne leur restera-t-il pas la protection qui résulte du moindre trajet à parcourir?

Ce sont là des faits, et si on ne les accepte pas comme suffisamment constatés, nous interrogerons les documents officiels. Ces documents à la main, recherchons donc si la Belgique, dans son commerce extérieur, par l'échelle de ses échanges, par la proportion de ses exportations en produits fabriqués, a l'attitude qu'on lui suppose, d'un peuple qui fabrique mieux que nous, qui possède, relativement, une puissance productive bien plus grande que la nôtre.

Le Tableau du commerce belge pour 1841 accuse une mise en consommation en Belgique de draps français et autres tissus de laine valant 4,470,285 fr., et pourtant à leur entrée sur le territoire belge, ces articles sont frappés d'un droit assez fort. De même les Belges ont consommé de nos cotonnades pour 1,463,566 fr., et nos cotonnades supportent chez eux un droit de 180 à 212 fr. par 100 kilogrammes. Il est donc permis de douter que la Belgique nous surpasse pour les draps et les cotonnades; mais voici qui est plus décisif. Si la Belgique est, comme on l'a dit, une très grande productrice, si elle produit bien et à bas prix, si elle regorge de produits

au-delà de tous ses besoins, elle a dû bannir les produits français des marchés étrangers, où elle est traitée exactement sur le même pied que nous, et où ses marchandises parviennent plus facilement que les nôtres, puisque ses fabriques sont moins éloignées des ports d'exportation. Ouvrons donc les tableaux du commerce des deux pays, pour 1841. Qu'y trouvons-nous? Que les manufactures belges sans doute priment les nôtres en tout lieu? Pas du tout. En 1841, la Belgique a exporté de ses draps et autres tissus de laine pour 15,135,600 fr.; la France pour 64,600,000 fr.: plus du quadruple. Les draps français qu'on représente comme menacés par les draps belges, figurent dans cette somme pour 21,371,388 fr.; c'est une fois et demie l'exportation belge en tissus de laine de toute espèce. De la laine passons au coton. L'exportation des cotonnades belges a été de 6,188,000 fr.; celle des cotonnades françaises de 104,070,000 fr.: dix-sept fois autant! Qu'en disent les adversaires de l'union? Même pour les tissus de lin, dans lesquels la Belgique excelle, nous l'avons surpassée. Elle en a exporté pour une valeur de 27 millions; et nous de 29,300,000 fr.

Les ennemis de l'union ont répondu que les 104 millions de cotonnades françaises livrées à l'exportation étaient des articles de luxe. Le chiffre seul de 104 millions répond à cette assertion, et démontre qu'elle a ce caractère hasardé et d'aventure qui est commun à la plupart de celles qu'on a avancées à l'appui de la même cause. Nous n'exportons pas pour 104 millions de cotonnades de luxe, parce que, y compris la consommation extérieure, nous ne les fabriquons pas. Quand des objets de luxe se vendent sur cette échelle, c'est qu'ils sont devenus des marchandises courantes. Et d'ailleurs, le point important ici, ce que nous avons surtout si-



gnalé, c'est la modicité de l'exportation belge. Si la Belgique ne fournit au commerce général de l'univers qu'une valeur de six millions en cotonnades, c'est qu'elle n'a, sous ce rapport, qu'une très mince capacité de production; c'est qu'elle travaille médiocrement et à des prix peu séduisants pour l'acheteur. Cela est évident. De même si elle ne livre aux autres peuples qu'une valeur de 15 millions de lainages, c'est qu'elle n'excelle ni par la quantité ni par le bon marché de la fabrication des tissus de laine. Cela encore est clair. Comme démonstration surabondante, ajoutons que sur les marchés du Midi et du Levant, où se placent des produits à bas prix, ce n'est pas elle qui a l'avantage sur nous; pour la draperie, c'est nous qui l'emportons sur elle(1).

On a même prodigieusement outré la supériorité que possède présentement l'industrie métallurgique des Belges. On a cité le prix, très modique en effet (2), auquel récemment le gouvernement belge avait acheté des rails. Mais tout le monde sait qu'à la suite de spéculations déréglées, disons mieux, insensées, dont le seul effet a été de ruiner leurs imprudents promoteurs,

(1) En 1841, la Belgique a fourni en draps, casimirs et autres tissus similaires où la laine domine,

Aux États Sardes.	53,625	kilog.
A la Turquie.	16,043	
A l'Egypte.	410	

Pendant la même année la France a fourni, en draps seuls,

Aux États Sardes.	134,039	kilog.
A la Turquie.	127,906	
A l'Egypte.	53,954	

(2) Les rails, qui avaient coûté, en 1834, au gouvernement belge 360 fr. la tonne, furent vendus jusqu'à 450 fr. en 1834, 457 fr. 50 c. en 1837, 418 fr. en 1838, et 370 fr. en 1839; les coussinets en fonte, qui avaient coûté, en 1834, 255 fr. la tonne, furent vendus en 1837, 367 fr. 50 c., 320 fr. en 1838, 265 fr. en 1839, et en 1840 304 fr. Dernièrement, par l'effet de la crise, ils sont tombés à 199 fr.

la Belgique a actuellement un trop-plein assez considérable dans ses forges. En conséquence maintenant, nous voulons dire en 1842, elle vend ses fers à perte; et le bas prix extrême auquel elle les donne n'est qu'un accident. Personne ne peut l'ignorer; les conditions auxquelles le gouvernement belge avait jusqu'à ce jour acheté les rails pour ses chemins de fer, en font foi. Mais en voici une autre preuve : hier, en 1841, la Belgique n'exportait pas de fer en barres à un degré appréciable. Le fer en barres, en effet, ne figure, dans ses exportations de 1841, que pour 580 tonnes, officiellement estimées à 171,000 fr. Cependant nous reconnaissons que présentement, et à part toute dépression commerciale accidentelle, le prix de revient des fers en Belgique est beaucoup moindre que dans la plupart des forges françaises, dans toutes celles qui travaillent au bois. Ainsi, les dangers que présenterait l'Union pour l'industrie française ne sont pas sérieux (1).

(1) Nous devons cependant réserver les fers. Les amis de la prospérité nationale doivent se sentir émus à l'idée d'immoler de sang-froid, même en vue d'un avantage politique, une industrie qui représente tant de capitaux et tant de travail, et qui répond à l'un des premiers besoins de la paix et de la guerre. La société doit protection à tous. C'est seulement en pleine eau de révolution qu'on traite sommairement et lestement d'aussi grands intérêts.

En réclamant l'union, il faut donc revendiquer aussi des mesures conservatrices, des tempéraments et des dispositions transitoires, particulièrement pour l'industrie des fers, et par là nous ne voulons pas dire seulement qu'il conviendrait de maintenir provisoirement un droit d'entrée sur les fers belges. La mesure conservatrice par excellence à l'égard de notre industrie des fers consisterait à la mettre rapidement en possession de lignes navigables propres à lui amener, à bas prix, les matières premières et notamment la houille, et à lui fournir de même un débouché économique. Nous ne craignons pas d'affirmer, sans crainte d'être démentis par les hommes éclairés et de bonne foi, que notre principal centre de l'industrie des fers, la Champagne, qui excelle par l'économie des matières, cesserait de

Les avantages matériels qui en découleraient, au contraire, seraient marqués, même en écartant le bénéfice qu'y trouverait le Trésor; et en prenant en consi-

edouter l'union Belge, si le canal de la Marne au Rhin était achevé, s'il était porté à un parfait état d'entretien, avec un tarif très bas, que d'un côté, il fût prolongé jusqu'à Sarrebrück, ce qui n'imposerait qu'un surcroît de dépenses de 8 à 9 millions, et que de l'autre, on améliorât la Marne entre Saint-Dizier, quartier-général des maîtres de forges, et Vitry, où finit le canal, ce qui coûterait moins encore. Ce serait bien mieux si revenant, au sujet du tracé de ce canal, sur une détermination fâcheuse, on renonçait à en diriger l'extrémité occidentale par la vallée de l'Ornain, que ne recommande aucun grand intérêt manufacturier, et qui n'a été adoptée que par des motifs parlementaires, pour la faire passer par les vallées de La Saulx et de la Marne, au travers des magnifiques gîtes de minerais de fer qu'offre cette nouvelle direction.

De même l'achèvement sérieux et complet, et le bon aménagement du canal du Berry, avec un tarif très modique, garantiraient complétement les intérêts de nos forges du Berry et du Nivernais et même du vaste établissement du Creusot. De même, le perfectionnement du Rhône et le bon entretien des canaux qui débouchent dans la Saône non seulement suffiraient pour assurer à Alais la parité avec les usines belges, mais lui donneraient l'avantage sur elles. Des moyens semblables mettraient Decazeville à l'abri de toute atteinte. On a eu raison de le dire, dans le plus grand nombre des cas les questions de tarifs sont des questions de transport; c'est parfaitement vrai à l'égard des forges.

L'exécution des chemins de fer, qui vient enfin d'être votée, augmentant, en France, la consommation des fers et des fontes, tendrait à en assurer les prix, même dans l'hypothèse de l'admission brusque des fers belges, avec un droit réduit (on avait parlé d'une réduction immédiate d'un quart). Ainsi les améliorations se tiennent; les chemins de fer, qui accélèrent extraordinairement la progression de la richesse nationale, nous aideraient en même temps à lever la plus sérieuse objection, la seule sérieuse peut-être qui se puisse exprimer de notre part contre l'union commerciale de la Belgique et de la France.

L'état serait coupable envers l'industrie des fers s'il ne lui fournissait pas les moyens de lutter contre la fabrication belge. S'il en était ainsi, nous serions les premiers à nous élever contre l'administration. Mais du moment où les nationaux, ceux qui ont de l'activité, de l'énergie, qui recherchent les améliorations pratiques, ceux en un mot qui sont de leur siècle, et c'est la grande majorité aujour-

dération le profit industriel seul, ce profit serait considérable; montrons-le en détail.

La Belgique importe, pour sa consommation, des articles que la France lui fournit en partie, et que, moyennant l'Union, les Belges prendraient en totalité chez nous; la Belgique en reçoit de nous, à peu près exclusivement, d'autres, dont infailliblement l'union aurait pour effet d'accroître l'usage et le débouché parmi les populations belges. Elle tire de l'étranger, en draps

d'hui parmi les maîtres de forges, auraient été placés dans des circonstances telles qu'ils pourraient résister à la concurrence belge, l'administration, en provoquant l'Union, aurait la justice et la raison de son côté. Quel homme juste et raisonnable ponrrait lui refuser son appui? Serait-elle libre elle-même de ne pas prendre une décision ferme?

Il y a un intérêt plus engagé dans la question que celui des maîtres de forges proprement dits, et qui semble plus menacé; c'est celui des propriétaires de bois. Nous ne sommes pas de ceux qui voudraient qu'on le sacrifiât. Mais aussi nous croyons qu'on peut rappeler aux propriétaires forestiers qu'ils ne sont pas admissibles à réclamer comme un minimum ni même comme un prix normal le prix actuel de leurs coupes. C'est au contraire un prix extraordinaire, accidentel. S'il est un prix qui leur soit dû rigoureusement, c'est celui qui existait en 1822, lors de la loi des douanes: or, aujourd'hui ils perçoivent le double, pas moins. Rien ne saurait leur assurer le maintien des prix actuels, en tant qu'ils sont réglés par l'industrie des fers, puisque la concurrence intérieure des grandes forges à la houille tend à produire une baisse générale dont certaines qualités supérieures seules seront garanties. Il faut donc que ceux des propriétaires de bois qui ne peuvent vendre leurs coupes, qu'aux forges, se résignent à une réduction; mais, à l'aide des canaux sur le prompt achèvement desquels nous appelons l'attention des pouvoirs publics, cette baisse sera aussi modérée que possible. Car, amenant du combustible minéral à meilleur compte en complément du combustible végétal aux usines qui travaillent par la méthode mixte, et c'est le plus grand nombre, ces canaux permettront aux propriétaires de bois de soutenir leur prix. Autrement tout l'effet de la diminntion inévitable du prix des fers retomberait sur les propriétés forestières, et c'est pour cela qu'en tout état de cause il est urgent de procéder à l'achèvement des canaux et à la solution de la question des péages.

et autres tissus de laine, une valeur de 13 millions dont nous ne lui fournissons que le tiers, et qui dès lors serait toute empruntée à la France, au détriment de l'Angleterre. Cette considération était pourtant de nature à modérer l'effroi des manufacturiers d'Elbeuf. Elle importe 6 millions et demi en soieries; ce commerce, dont nous n'avons que les deux tiers, serait presque tout entier pour nous. Elle consomme 33,000 tonnes de sel, dont 28,000 d'origine anglaise. Cette énorme importation de matières, représentant 8 millions de francs, serait totalement réservée à la France. Notre marine partagerait ce mouvement avec le pavillon belge. Nous lui envoyons aujourd'hui 1 million et demi de tissus de coton; elle nous en demanderait alors 4 à 5 millions. De même, au lieu de 200,000 à 300,000 fr. de porcelaine et de poterie, nous lui en livrerions une valeur de 1 million et demi. Il lui faut plus de 20 millions de kilogrammes de sucre exotique; ce serait une bonne fortune pour nos colonies, qui se plaignent de l'encombrement du marché métropolitain. Quant aux vins, sous le régime fiscal conçu et établi par le roi Guillaume, dans le but d'élever une barrière de plus entre la France qu'il redoutait, et ses sujets belges dont il se méfiait, la Belgique s'est réduite à 88,000 hectolitres. Sous l'Empire, elle en consommait à peu près autant que nos départements du Nord. Tout porte à croire que, sous une même législation douanière et fiscale, elle reviendrait vite aux mêmes habitudes. A ce compte, elle en réclamerait quatre fois autant qu'aujourd'hui. Nous signalons cette probabilité, parce que les adversaires de l'union ont essayé, dans leurs manifestes, d'attirer à eux l'intérêt vinicole. L'intérêt vinicole, au surplus, n'a pas été séduit par les belles paroles qu'on lui a adressées, et les ennemis de l'union en ont été pour leurs avances.

Les faits que nous rapportons ici nous semblent ré-

futer péremptoirement une de ces assertions que les adversaires de l'union ont émises avec une irréflexion surprenante de la part d'hommes graves. On a dit que la Belgique, « dans la communauté, apporterait beaucoup de produits en retour de beaucoup de consommateurs. » Cela n'est point exact; on vient d'en voir la preuve. La Belgique, si elle versait beaucoup de produits sur le marché commun, y amènerait non moins de consommateurs. La Belgique consomme beaucoup. En 1841, par exemple, elle a reçu, pour son usage, des produits étrangers pour une valeur de 210 millions; c'est par tête 52 fr. 50 c. La France n'a importé des mêmes produits que pour 760 millions; c'est par tête 22 fr. 30 c. seulement, c'est-à-dire moins de la moitié de la proportion belge. De la sorte, la Belgique, comparativement à nous, sous le rapport de la consommation, correspond, non à 4 millions d'hommes, mais à 9 millions.

S'il y eut jamais une comparaison exacte, c'est celle des situations respectives de la Prusse et de la Saxe en 1833, et de la France et de la Belgique au moment présent. De part et d'autre, des populations d'origine semblable, parlant la même langue, ayant le même culte et les mêmes mœurs; de part et d'autre aussi, un petit état plus adonné au travail, un peu plus familier avec la fabrication, ayant pris en industrie les devants sur son grand confédéré. En 1833, quelques uns des manufacturiers prussiens pensèrent que l'union commerciale de leur patrie avec la Saxe allait consacrer leur ruine. Qu'est-il arrivé cependant depuis dix ans que le *Zollverein* subsiste? la Prusse a-t-elle décliné sous le rapport manufacturier?

Loin de là; les immenses avantages politiques qu'elle a retirés de l'union ont marché de front avec des profits industriels extraordinaires. Voici un fait qui est bien propre à mettre cette vérité en relief: c'est princi-

palement dans la fabrication des objets de coton que la Saxe excellait; eh bien! le nombre des métiers à cotonnades en activité dans le royaume de Prusse, au lieu de diminuer par l'effet du *Zollverein*, a augmenté de moitié durant les quatre premières années; lors de la signature du *Zollverein*, il était de 31,759; en 1837 il était de 45,018, et depuis lors il a suivi la même progression.

Les sentiments exprimés par les adversaires de l'union avec la Belgique sont tels, qu'en supposant l'Alsace non réunie encore à la France, toutes choses d'ailleurs restant les mêmes, l'avancement industriel de l'Alsace, ainsi que celui de l'ensemble des autres provinces demeurant exactement ce qu'il est, tout ce qui se déclame aujourd'hui contre l'union belge serait répété avec non moins de vivacité contre l'union commerciale de l'Alsace, si, dans cette hypothèse de l'indépendance alsacienne, le gouvernement venait la proposer.. « Quoi! » dirait-on, cette Alsace si industrieuse, si entreprenante, » vous prétendez nous sacrifier à elle! Vous livrez à ce » petit peuple qui n'a qu'un million d'habitants, l'im» mense marché de la France qui compte trente-quatre » millions de consommateurs?» Les mêmes manufacturiers qui ont organisé contre le projet d'union une convention industrielle, déclareraient qu'ils n'ont plus qu'à déposer leur bilan. On exciterait les Havrais à se mettre aussi en travers, à cause de la formidable concurrence que pourrait leur susciter, qui sait? le port de l'Alsace, Strasbourg. Eh bien! nous le demandons aux gens impartiaux et de sens rassis, qu'y aurait-il de fondé dans toutes ces alarmes? N'est-il pas clair, au contraire, que l'Alsace profite au reste du royaume, que son agriculture et ses manufactures sont, pour la France entière, une source de richesses en même temps que de force? Et pourtant ce qui se dit contre la Belgique pourrait tout

aussi bien se dire contre l'Alsace. Toutes les industries que possède l'Alsace y sont, pour le moins, perfectionnées autant qu'en Belgique. Dans tout le royaume belge, nous ne connaissons pas une cité qu'on puisse opposer à Mulhouse. Il n'est pas jusqu'aux grandes fabriques érigées en Alsace depuis dix ans, à l'adresse desquelles seraient ces paroles des fabricants d'Elbeuf au sujet de la Belgique : *Une nation qui, poussée hors de toutes les bornes par la fièvre de spéculation qui l'a saisie depuis quelques années, cherche à verser aujourd'hui le trop-plein qui la fatigue, soit en Allemagne, soit en France.*

Dans cette même adresse d'Elbeuf, nous trouvons une autre assertion qui ne se vérifierait pas pour l'Alsace : il est vrai que nous la croyons fort inexacte, même à l'égard de la Belgique. *L'union douanière prussienne*, dit-on, *vient de repousser l'alliance dangereuse de la Belgique, parce qu'elle produit au-delà de toute proportion avec sa population.* La Prusse, si l'Alsace, supposée indépendante, offrait de s'unir commercialement à elle, s'empresserait de lui ouvrir les bras, quoique l'Alsace produise dix fois plus de cotonnades qu'il ne lui en faut pour sa population propre. La Prusse ferait de même avec la Belgique si celle-ci se donnait à elle. La Prusse a trop bien le sens de ses intérêts politiques et commerciaux pour repousser jamais une aussi bonne fortune. Mais, encore un coup, la Belgique ne s'est pas proposée à la Prusse; elle ne le fera qu'autant que l'opposition malavisée qui lie les mains du gouvernement français lui aurait ôté tout espoir de s'associer à la France, vers laquelle la portent de préférence mille sympathies politiques et mille convenances commerciales.

Si le gouvernement devait régler sa conduite d'après les clameurs prohibitives de quelques manufacturiers,

dont trop souvent l'exemple entraîne les autres, il n'y aurait plus de diplomatie ni de politique possibles. Il y a cinquante ans, en 1784, lorsqu'on renouvela pour la dernière fois le bail des fermiers-généraux, dans le marché desquels entraient les douanes, M. de Vergennes, alors ministre des affaires étrangères, adressa au contrôleur-général des finances une note portant que le maintien des droits de douanes élevés le mettait dans l'impossibilité de négocier les alliances les plus nécessaires au succès de la politique française. En conséquence, il demandait qu'on insérât dans le bail une clause portant que le gouvernement restait le maître de modifier le tarif; ce qui eut lieu. Aujourd'hui l'observation de M. de Vergennes subsiste. Il n'y a plus de politique française, si les préventions ou les exigences peu éclairées de quelques intérêts manufacturiers doivent avoir force de loi.

Il n'y a plus même d'administration possible à ce prix. Si tout ce qui dérange le *statu quo* industriel est taxé d'innovation périlleuse, si le gouvernement n'y peut rien changer sans qu'on vienne le menacer d'une émeute en lui signifiant ces paroles de l'adresse d'Elbeuf : que les ouvriers, *aigris par la misère*, vont se trouver *poussés au désordre par le désespoir de leur position*, il faut, dès demain, en faveur du *maintien de la paix intérieure*, supprimer les écoles d'arts et métiers et proscrire la mécanique, car les machines produisent, dans la sphère de l'industrie, des ébranlements supérieurs à celui que causerait l'union belge; il faut fermer l'école polytechnique, abolir le corps des ponts et chaussées, et décider en principe qu'on ne votera plus un centime pour les canaux; car Dieu sait quelle secousse produirait dans l'industrie des fers le prompt et bon achèvement du canal de la Marne au Rhin, des mines de houille de Sar-

rebruck à nos forges de la Meuse et de la Haute-Marne, et celui du canal du Berry, des houillères de Commentry à la Loire et à Fourchambault. Il faut proclamer que, même dans la région de l'industrie, ces grands mots de perfectibilité et d'amélioration sont des chimères dont des séditieux seuls peuvent être épris; et, de proche en proche, nous en viendrons à élever autour de la France, que dis-je? autour de chaque département, de chaque ville, de chaque atelier, une enceinte protectrice à la façon de la muraille de la Chine.

Il y a aussi les consommateurs qu'il faudrait compter pour quelque chose, et qui se trouveraient bien de l'adjonction de fournisseurs alertes comme le sont les Belges, aux fabricants dont ils forment la clientèle. Il est vrai que les adversaires de l'union, dans une lettre officielle au Conseil des Ministres, se sont dits les représentants des consommateurs. Mais c'est une prétention dénuée de fondement.

Sans doute tout producteur est consommateur; mais une petite minorité de producteurs n'est pas apparemment la majorité des consommateurs; comptons plutôt. Les manufacturiers réunis en convention contre l'Union représentent-ils les producteurs ou consommateurs de la campagne, ces agriculteurs, ces paysans qui forment les trois quarts de la population française? représentent-ils cette classe si nombreuse dans les villes, et si importante dans l'État, qui se compose des professions libérales, et cette autre classe des gens à revenus fixes, qui comprend les fonctionnaires de tout grade et les rentiers? Représentent-ils les industries sur lesquelles pèse la protection accordée à quelques autres? celle du bâtiment, la librairie, la navigation et mille autres? « Mais, disent-ils, nous avons derrière nous nos ouvriers. » —

A cela, les hommes qui veulent l'union sont en droit de répondre qu'ils ont avec eux 25 millions de cultivateurs. Puis, sont-elles donc sans ouvriers les industries qui attendent de la concurrence plus active que provoquera l'union, une baisse de leurs matières premières? combien d'ouvriers qui travaillent le fer! combien qui consomment des tissus! et ces compositeurs, pressiers et brocheurs de la librairie parisienne, et tous ces hommes dont les doigts fabriquent cette variété innombrable de marchandises qu'on nomme les articles de Paris, ne sont-ce pas des ouvriers tout comme les vôtres? S'il était permis de répéter les paroles imprudentes de l'adresse d'Elbeuf, ne serait-on pas en droit de signaler à quiconque a de la mémoire, le danger d'*aigrir* ces ouvriers et de les *pousser au désordre*, en ajournant indéfiniment une mesure propre à réduire le prix des matières qu'ils emploient, et spécialement pour l'imprimerie, en la laissant à la merci de la contrefaçon belge?

Il y a dans l'industrie, comme ailleurs, des hommes que toute innovation effraie, fût-elle éminemment salutaire et sagement préparée, parce que malheureusement nous avons beaucoup trop librement donné carrière à l'esprit novateur depuis cinquante ans. Ils repoussent systématiquement tout ce qui est neuf. Ce qui dérange leurs habitudes leur déplait; ce qui pourrait les astreindre à quelque effort leur est odieux. De la meilleure foi du monde ils combattent donc l'Union belge, parce qu'ils ne veulent pas des concurrents de plus, et qu'ils trouvent que le monde va bien comme il est. Il y a dans l'industrie encore beaucoup de personnes qui trouvent commode de dormir sur l'oreiller de la protection. Elles croient que le législateur, quand il leur a accordé des droits prohibi-

tifs ou protecteurs, les a investis d'un privilége à perpétuité. Elles ne sentent pas que le système social et politique des temps modernes n'élève à personne une tente pour le sommeil. Quand il donne, c'est à charge de retour. Quand il octroie une faveur, c'est en considération d'un service à rendre à la société, d'une amélioration espérée et certaine qu'on veut accélérer. Les prohibitions introduites dans nos lois de douanes, au profit des industries du coton et de la laine, n'ont été établies que pour un temps; le législateur l'a solennellement déclaré. Elles l'ont été principalement en vue du consommateur plutôt que du producteur. C'était une prime accordée aux chefs d'industries afin qu'ils fussent en mesure de plus promptement atteindre leurs émules de l'étranger. Jamais on ne l'a entendu autrement. Qui pourrait croire que de nos jours on ait songé à grever à perpétuité le consommateur, c'est-à-dire le public, d'une forte redevance pour le plus grand avantage du manufacturier? Ne serait-ce pas, en effet, rétrograder vers une féodalité nouvelle? Contre quoi donc a été dirigé le grand effort de la révolution française, sinon contre les priviléges non justifiés par des services équivalents? Ce sont ces hommes, fort recommandables d'ailleurs, mais s'effrayant mal à propos ou s'abusant eux-mêmes sur leur propre droit, qui sont représentés par la convention récemment organisée contre l'Union. Ils se sont grossis de quelques autres qui n'ont pas vu qu'il était au pouvoir du gouvernement de prendre des dispositions propres à faire disparaître les inconvénients possibles de l'union; et en parlant ainsi nous avons surtout en vue les maîtres de forges. Ils ont rallié à eux quelques intérêts accessoires, nés accidentellement de la prohibition. Ils ont convoqué sous leur bannière les retardataires de toutes les in-

dustries et les chefs des établissemens mal conçus ou mal situés, qui, dans tout état de cause, ne sauraient long-temps subsister. De cette agglomération résulte une foule passablement considérable, nous l'admettons, et qui se multiplie en s'agitant; mais ce n'est pourtant encore qu'une faible minorité dans l'industrie française. Et il est essentiel de le faire remarquer, la tête de l'industrie nationale n'est pas là; car Lyon, Mulhouse et Reims, répétons-le, se sont prononcés pour l'union.

Sachons donc nous renfermer dans les limites de ce qui est vrai et légitime. Evitons de proclamer que telle mesure, qui nous dérange dans nos combinaisons commerciales, ou nous trouble dans nos habitudes de fabrication, crée par cela même des périls pour l'État. Ayons le sentiment de notre droit, mais ne le séparons pas de celui du devoir. Respectons la liberté du gouvernement dont nous nous disons, parce qu'en effet nous le sommes, les partisans sincères et dévoués; n'essayons pas de lui interdire ce qui lui est imposé par les nécessités d'une politique vraiment nationale, par la mission qui lui a été confiée d'agrandir l'influence de la France. Recommandons-lui d'apporter en toute chose les ménagements qu'un gouvernement astreint à obtenir l'approbation publique pour toutes ses démarches, observe toujours, et dont des ministres conservateurs ne doivent jamais s'écarter. Mais reconnaissons aussi que la lutte est la loi de l'industrie, qu'elle est prescrite par l'intérêt du consommateur. Au lieu d'être si prompts à admettre la supériorité infinie de l'industrie belge, ayons en nos propres forces la confiance qu'autorisent les progrès de l'industrie nationale depuis dix ans. Tenons compte des leçons de l'histoire contemporaine, autant que de nos préjugés personnels. Lorsque les hommes recommandables, qui ont levé une armée

contre l'union belge, se seront placés dans cette situation d'esprit, la seule qui convienne à d'aussi bons citoyens, nous ne doutons pas qu'ils ne changent d'avis et ne consentent à accueillir ce qu'ils repoussent aujourd'hui comme une calamité. Et le gouvernement se sentant libre enfin prêtera une oreille attentive aux propositions de la Belgique.

Note 6. (Page 13.)

La Banque de Belgique, mal administrée, a succombé en 1840. Elle a depuis été réorganisée sur de nouveaux frais.

Note 7. (Page 21.)

Des chemins de fer de l'État en Belgique.

Détails sur le réseau des chemins de fer belges d'après le rapport de M. Rogier. — Rapide exécution et bon marché. — Tableau des voyageurs, des recettes, des frais d'exploitation et du bénéfice net, de 1835 à 1840. — Transport des marchandises et service de petite messagerie entrepris avec succès par l'administration. — Dès le principe, heureux essais d'un tarif très bas. — Effets d'un tarif plus élevé, fâcheux même sous le rapport des recettes.

Nous donnons ici, d'après le rapport présenté, en 1841, aux Chambres belges par M. Charles Rogier, alors ministre des Travaux publics (1), quelques détails sur les chemins de fer belges. Le compte-rendu de cet habile et honorable administrateur est de nature à inspirer de vifs regrets à tous ceux qui avaient espéré de voir la

(1) Nous complétons ici les renseignements contenus dans le rapport de M. Rogier, par ceux que fournit le rapport de son successeur, en date du mois de juin 1842.

France couverte, avant le reste du continent, d'un réseau de ces voies admirables. Il en résulte en effet que de plus en plus on voit grandir et s'étendre la masse des voyages, des transactions et des échanges auxquels les chemins de fer donnent lieu, et qu'en même temps ils rapportent au Trésor des produits nets assez élevés pour égaler et même pour dépasser bientôt les intérêts des emprunts qu'ils ont nécessités.

Tel qu'il a été définitivement décrété en 1840, le réseau belge entrepris par l'État se composera de 563 kilomètres dont la dépense est évaluée officiellement à 154 millions, y compris 21 millions pour le matériel, ou moyennement à 273,535 fr. par kilomètre. Ce réseau est formé 1° d'une ligne du Nord au Midi, ou d'Anvers à la frontière française à Quiévrain, près de Valenciennes, par Malines, Bruxelles et Mons; 2° d'une ligne de l'Ouest à l'Est, ou d'Ostende à la frontière prussienne, par Bruges, Gand, Malines, Louvain, Liége et Verviers; 3° d'une autre ligne du Nord au Midi partant de Gand, et venant par Courtrai se terminer sur la frontière française, près de Lille; 4° de trois embranchements, savoir: celui de Braine-le-Comte, sur la première ligne du Midi au Nord, qui rejoint Charleroi et Namur; celui qui rattache Saint-Trond à la ligne de l'Ouest à l'Est, et celui qui relie Tournay à la seconde ligne du Nord au Midi. Voici le développement de ces divers éléments du réseau.

D'Anvers à Quiévrain.	130 kilom.
D'Ostende à la frontière de Prusse. .	261
De Gand à la frontière de France. . .	58
Embranchement de Namur. . . .	80
— de Saint-Trond . .	11
— de Tournay. . . .	19
Jonction des stations à Bruxelles. . .	4
Total. . . .	563

Sur ce total, 340 kilomètres et demi, représentant les trois cinquièmes de l'ensemble, étaient livrés à la circulation à la fin de 1840, et 382 et demi à la fin de 1841; depuis lors, la section de 20 kilomètres de Mons à Quiévrain (frontière française) a été ouverte au public. Tout le reste est en construction. La dépense soldée au 1er janvier 1842 était de 102 millions 802,330 fr. (1), y compris 13 millions 113,242 fr. 75 c. pour le matériel des sections en exploitation. Il y avait donc à débourser encore une somme de 51 millions. Avec l'organisation actuelle des ateliers, les travaux annuellement effectués pouvant sans peine monter à 20 millions environ, il devait donc suffire de trente mois alors pour que la Belgique fût en jouissance du système complet. Ainsi le règne du roi Léopold est assuré d'avoir une belle page dans l'histoire des provinces belges, et la dynastie des Cobourg peut dès aujourd'hui se flatter d'avoir écrit ses titres à la reconnaissance publique sur le sol belge en caractères ineffaçables.

Les tableaux suivants donnent, année par année, le nombre des voyageurs, et la recette correspondante, ainsi que le produit du transport des marchandises.

(1) En tenant compte des frais d'entretien payés en 1835 et 1836 sur le fonds des chemins de fer, et d'avances accessoires non imputables aux frais de premier établissement, la dépense montait à 104 millions 53,180 francs.

Mouvement des voyageurs.

ANNÉES.	ÉTENDUE du chemin EN KILOM.	KILOMÈTRES parcourus par LES CONVOIS.	NOMBRE des voyageurs.
1835 (huit mois).	20	50,370	421,439
1836.	45	147,850	871,307
1837.	120	307,970	1,384,577
1838.	230	648,775	2,238,303
1839.	315	875,305	1,952,731
1840.	335	1,186,105	2,199,319
1841.	382	1,448,630	2,639,744

Progression des recettes.

ANNÉES.	VOYAGEURS.	MARCHANDISES.	TOTAL.
1835	268,997 f. 50 c.	»	268,997 f. 50 c.
1836	825,132 85	»	825,132 85
1837	1,399,988 58	16,994 f. 36 c.	1,416,982 94
1838	2,935,817 73	162,015 67	3,097,833 40
1839	3,636,544 24	613,280 80	4,249,825 04
1840	4,046,950 33	1,288,216 72	5,335,167 05
1841	4,113,754 78	2,112,578 88	6,226,333 66

Les frais d'entretien et d'exploitation vont en décroissant. Voici, en effet, quelle en a été la quotité totale et la dépense afférente au parcours moyen d'un kilomètre par les convois.

Frais d'exploitation et d'entretien (1).

ANNÉES.	TOTAL DES FRAIS.	FRAIS PAR KILOM. et par convoi.
1835.	168,772 f. 73 c.	3 f. 35 c.
1836	431,135 67	2 92
1837.	1,189,863 34	3 86
1838.	2,748,649 39	4 25
1839.	3,078,978 65	3 54
1840.	3,254,511 23	2 67
1841.	4,273,000 »	2 56

Mais le point capital, financièrement parlant, est de savoir si les chemins de fer belges rapportent à l'État un intérêt appréciable de ses capitaux. M. Rogier a examiné cette question, et le résultat de son examen est consigné dans le tableau suivant :

Bénéfice net en centièmes du capital.

ANNÉES.	BÉNÉFICE NET.	CAPITAL ENGAGÉ en moyenne PENDANT L'ANNÉE (2).	TAUX d'intérêt COUVERT.
1835	100,224 f. 77 c.	1,285,854 f. 57 c.	7 3/4
1836	393,997 18	3,872,591 96	10 .
1837	227,119 60	12,034,282 83	1 4/5
1838	349,184 01	26,920,188 91	1 1/4
1839	1,170,846 39	42,663,738 20	2 3/4
1840	2,080,655 82	55 942,415 86	3 3/4
1841	1,953,333 66	69,141,480 »	2 4/5

(1) Ces frais d'exploitation comprennent le factage et le camionage des marchandises, services organisés en août 1840 pour les marchandises de diligence, et en 1841 pour toutes les marchandises quelconques, et ayant coûté, en 1840, 106,529 f. 45 c.
et en 1841, 567,231 43

(2) En ne comptant que les sections livrées à la circulation à la fin de l'année.

Ainsi, même sans tenir compte de l'accroissement indirect des revenus publics, résultat inévitable de l'impulsion donnée aux affaires par les chemins de fer, le réseau belge couvre déjà plus qu'à moitié les frais de l'emprunt qu'il a exigé. Ce sera mieux encore lorsque le service des marchandises, encore dans l'enfance, aura été constitué complétement, et que la pratique aura fait découvrir le meilleur système de tarifs à établir sur les marchandises et sur les voyageurs.

En 1841, l'administration belge s'est livrée à une double expérience sur une grande échelle. M. Rogier, s'écartant en cela des errements tracés par son habile prédécesseur, M. Nothomb, et plein de confiance dans l'aptitude du gouvernement à entreprendre des opérations qui semblaient jusqu'alors du domaine exclusif de l'industrie privée, a pensé que l'administration belge pourrait se charger du service de messagerie de ville à ville, pour les articles les plus menus, et faire le factage et la livraison à domicile aussi bien qu'une maison de roulage. Vainement on a tenté de l'effrayer en lui signalant les pertes, les avaries, les procès de tout genre auxquels il exposait l'État; en vain a-t-on même soutenu qu'une gestion pareille était incompatible avec la dignité d'un gouvernement. Rien n'a pu l'ébranler. Il a répondu qu'un gouvernement qui remettait des lettres à domicile pouvait tout aussi bien délivrer des colis, et que ce n'était pas de nos jours, où l'industrie est souveraine, qu'un gouvernement courait risque de déroger en entrant plus avant dans les entreprises industrielles. L'événement lui a donné raison. Indépendamment des marchandises transportées suivant les anciens règlements, modifiés d'ailleurs, l'administration belge a reçu et livré à domicile plus de 80,000 colis avec une régularité parfaite. C'est aujourd'hui une cause jugée et gagnée au profit de

l'État. M. Rogier, au surplus, est accoutumé à de plus éclatantes victoires. C'est sur sa proposition qu'en 1834, malgré les réclamations obstinées d'orateurs timorés, suivant lesquels un gouvernement se commettait en se lançant dans les travaux publics, l'exécution du réseau belge par l'État fut décidée par le Congrès belge.

L'autre expérience que poursuit l'administration belge est plus complexe et de plus longue haleine. Elle a une portée politique. Il s'agit de savoir si l'intérêt du Trésor est d'abaisser les prix des places pour les voyageurs, afin que le chemin de fer soit accessible à tous, ou s'il convient de les tenir élevés, afin que le bénéfice réalisé sur un nombre modéré de personnes surpasse celui qu'on pourrait espérer d'une plus grande foule rendant moins individuellement. A cet égard bien des essais ont eu lieu déjà en divers pays. En Angleterre, les observations variées qu'a rapportées M. Tesseirenc établissent que les compagnies ont eu du bénéfice à diminuer leurs prix, de la perte à les hausser. En France, les tentatives de la compagnie de Saint-Germain conduiraient à une conclusion inverse. Mais nulle part on n'a opéré sur les mêmes proportions et avec autant de suite qu'en Belgique. Il y a deux ans que l'expérience est en train, et l'on peut assurer qu'elle est favorable aux idées populaires : c'est l'opinion formellement exprimée par M. Ch. Rogier dans son rapport.

A l'origine, les prix étaient extrêmement bas : ils étaient, par kilomètre et par voyageur :

Dans les berlines, de . . .	12 1/2 centimes.
— diligences, de . . .	7 1/2
— chars-à-bancs, de .	5
— wagons, de . . .	2 1/2

D'après le tarif du 31 juillet 1838, ils étaient :

Dans les berlines, de	8 centimes.

—	diligences, de	7
—	chars-à-bancs, de . . .	4
—	wagons, de	2 7/10

On sait que dans nos diligences ordinaires les prix des l'intérieur et du coupé varient de 10 à 15 centimes.

Les wagons transportaient alors trois fois autant de personnes que les trois autres classes de voitures réunies, et produisaient les deux tiers de la recette totale. En 1839, dans la crainte que les recettes ne balançassent pas les dépenses, les prix des places furent augmentés, surtout ceux des wagons, ces prix furent, par kilomètre :

Diligences.	8	centimes.
Chars-à-bancs.	5	
Wagons	4	

Les effets de cette augmentation furent immédiats : les habitants des campagnes et la classe ouvrière désertèrent les chemins de fer, et le revenu diminua visiblement. Après un délai de quatre mois, pour ramener le public peu aisé, on créa des convois de seconde classe, s'arrêtant plus souvent, allant ainsi à moindre vitesse, et offrant un tarif plus réduit. Cette combinaison eut d'heureux résultats. Elle ne combla pourtant pas le vide.

M. Rogier, dans son rapport sur l'exercice 1840, a évalué la perte sèche qui a été la conséquence de la hausse du prix des places, à 157,525 fr. pour 1839, et à 618,205 fr. pour 1840. Et se fondant sur ce que, d'après les données statistiques de l'exploitation en 1840, le nombre des voitures par convoi et celui des voyageurs par voiture n'étaient pas assez considérables pour utiliser toute la force motrice des locomotives, il était d'avis que le retour plus ou moins absolu au tarif primitif donnerait une augmentation notable de recette sans accroissement de frais. En conséquence, le tarif du

10 avril 1841 abaissa le prix des places dans les wagons à 3 centimes.

Ainsi, de nos jours, la question des intérêts populaires se présente sous toutes les formes et à toute occasion. Heureux les gouvernements, lorsque la solution est aussi facile et les passions aussi peu ardentes que dans le débat belge sur les tarifs des chemins de fer!

Dans le courant de 1841, M. Rogier a été remplacé au ministère des travaux publics, le cabinet dont il faisait partie ayant été renversé. Il paraît que son successeur se laisse aller à de tout autres inspirations, et, le 17 août 1841, il a relevé les prix.

Note 8. (Page 21.)

Actuellement, le chemin de fer prussien de Cologne à Aix-la-Chapelle, qu'une compagnie a entrepris, est terminé et livré à la circulation; d'Aix-la-Chapelle à la frontière belge, dans la direction de Verviers et de Liége, les travaux sont très avancés; ils seront achevés dans un an. De Liége à la frontière prussienne, ils ne seront terminés qu'en 1844.

Note 9. (Page 51.)

Constitution politique, judiciaire, financière et militaire de la République d'Andorre.

ORGANISATION POLITIQUE DE L'ANDORRE.

L'Andorre s'étend sur un espace d'environ 50 kilomètres du nord au sud, et de 40 de l'est à l'ouest. Il est divisé en six paroisses ou communes, qui sont : la ville

appelée Andorre, chef-lieu, d'où le pays a pris son nom, et les villages de Saint-Julia-de-Loria, Encamp, Canillo (autrefois Canillan), Ordino (autrefois Ordinans) et la Massana. A ces six communautés sont annexés une vingtaine de hameaux et diverses habitations isolées, formant au moins quarante suffragances.

Conseil souverain.— L'Andorre est gouverné par une réunion de vingt-quatre membres, appelée conseil général et souverain. Les vingt-quatre membres de ce conseil sont : 1° les douze consuls qui administrent les six paroisses; 2° les douze consuls qui étaient en fonctions l'année précédente. Ces derniers s'appellent conseillers. Il existe trois modes de délibération. Dans le premier mode, il n'y a qu'un membre présent par paroisse ; dans le second, formé alors de douze personnes, il y en a deux par paroisse; dans le troisième, tout le conseil est convoqué. Le syndic peut réunir la première, la seconde ou troisième assemblée, selon l'importance de l'affaire.

Le conseil général se réunit dans toutes les circonstances où il survient des affaires extraordinaires; mais il tient régulièrement cinq sessions annuelles : à Noël, à Pâques, à la Pentecôte, à la Toussaint et à la Saint-André. Dans ces réunions solennelles, le conseil souverain, avant de s'occuper d'affaires, entend la messe dans la chapelle du Palais, ou maison commune de la vallée, et nulle autre personne n'y est admise.

Indépendamment de ses attributions générales, le conseil connaît de tout ce qui concerne les servitudes rurales et urbaines, les biens communaux, bois, eaux, pêche, chasse, chemins, poids et mesures. Il lui appartient aussi de prohiber, s'il est nécessaire, la sortie des grains, etc.

Syndic-procureur-général. — Le conseil souverain

nomme parmi ses anciens membres le Syndic-procureur-général de la vallée d'Andorre. Cette place est à vie, à moins de démission ou de destitution pour motifs extraordinaires. Le syndic est président du conseil; c'est lui qui le convoque. Dans les occasions extraordinaires, il fait les propositions qu'il croit utiles et sur lesquelles le conseil a ensuite à délibérer.

Dans les réunions annuelles, le syndic rend compte de sa gestion, et propose les divers objets des délibérations. Chaque membre peut aussi faire part de ce qu'il croit avantageux au pays. Tout se décide à la pluralité des voix. Le syndic demeure chargé de l'exécution.

Consuls.— Avant le 1er janvier, époque où la session de la Noël doit être terminée, les six paroisses présentent chacune, pour leurs nouveaux consuls, des candidats pris toujours parmi les chefs des familles notables. Le conseil souverain en choisit deux pour chaque paroisse, la nomination faite est notifiée sans délai; et le 1er janvier, après une messe solennelle, les consuls sont proclamés consuls pour un an (terme de rigueur pour cette place). On les introduit ensuite dans le conseil, dont ils deviennent membres avec les douze conseillers.

Les douze consuls de l'année précédente quittent leurs charges; mais, dans la réunion du conseil à la Pentecôte, ces mêmes douze consuls sont installés membres du conseil souverain, sous le titre de conseillers, et les douze conseillers de l'année précédente cessent toutes leurs fonctions.

Les deux consuls sont installés avec pompe dans leurs paroisses le soir du 1er janvier. Ils sont qualifiés de premier et de second consul. Ils administrent leurs paroisses, y font exécuter les arrêts du conseil souverain,

ainsi que les ordres du syndic et des viguiers, en ce qui concerne la justice.

Les chefs de familles notables étant peu nombreux, ces charges roulent constamment entre un petit nombre d'hommes, qui, après avoir passé un an, ou deux, ou trois sans fonctions, sont réélus nécessairement.

Titres des autorités.—Le Conseil souverain est qualifié d'Illustrissime par les Andorrans, ainsi que dans tous rapports écrits entre lui et les étrangers. Le syndic et les deux viguiers, dont il sera parlé tout-à-l'heure, reçoivent également le titre d'Illustres dans tous les rapports officiels qu'on a avec eux, soit verbalement, soit par écrit. Ils sont obligés de prendre ce titre dans tous les actes publics, et de se le donner mutuellement dans l'exercice de leurs fonctions. Le baile ou juge civil reçoit, dans les requêtes qu'on lui adresse, le titre d'Honorable.

Les viguiers portent l'épée; c'est surtout leur marque distinctive. Ils sont obligés d'en être munis quand ils rendent la justice, et seuls ils ont le droit de la porter dans le conseil souverain et dans toutes les réunions publiques. Aucune autorité du pays ne peut mettre cette arme devant eux; c'est le signe reconnu de l'autorité suprême et de la justice.

ORGANISATION JUDICIAIRE.

Toute justice émane du roi des Français et de l'évêque d'Urgel. La manière de rendre la justice, le nom et le pouvoir des magistrats nommés à cet effet, sont encore exactement conformes à ce qui fut réglé par Louis-le-Débonnaire.

Viguiers. — Pour l'administration de la justice, le roi des Français et l'évêque d'Urgel nomment chacun un

magistrat supérieur appelé viguier, avec la différence que le roi choisit toujours un Français, tandis que l'évêque d'Urgel ne peut prendre pour viguier qu'un citoyen andorran, qu'il a la faculté de révoquer au bout de trois ans. Le viguier de France, au contraire, est nommé à vie; du moins, jusqu'en 1831, il n'y avait pas d'exemple qu'un viguier français eût cessé ses fonctions tant que son âge lui avait permis de les exercer; et dans le cas, qui s'est très rarement présenté, d'empêchement physique, le viguier français avait volontairement donné sa démission.

Justice civile. — *Bailes.* — Pour rendre la justice civile, chacun des viguiers nomme un baile ou juge des causes civiles. La nomination de ces bailes est le premier acte d'autorité que fassent les viguiers. Aussitôt après l'installation d'un nouveau viguier, le baile nommé par son prédécesseur cesse ses fonctions, et, sur une liste de six candidats membres du conseil souverain, présentée au nouveau viguier par le syndic, celui-ci nomme son baile.

Justice criminelle. — Lorsqu'un crime a été commis, la première autorité qui en a connaissance en donne avis au viguier d'Urgel, qui, étant Andorran, se trouve dans le pays. On fait arrêter sans délai le prévenu. Le viguier prend aussi toutes les mesures qu'il juge convebles, et met, s'il le faut, tout le pays en armes.

Le viguier présent commence les interrogatoires, aidé du notaire-secrétaire de la vallée, et en donne avis sur-le-champ au viguier de France. Celui-ci, réuni à son collègue, prend connaissance de l'affaire; ils continuent ensemble les informations, et lorsqu'ils jugent qu'il peut y avoir lieu à peine afflictive, ils indiquent au syndic le jour où la cour doit se réunir et se constituer. Le syndic convoque pour le jour fixé le conseil

général, qui s'assemble au Palais de la vallée, à la salle de ses séances. Les viguiers, dans leur costume, sont introduits par quatre membres, ainsi que le juge d'appel des causes civiles, mandé pour cette circonstance. Une messe du Saint-Esprit est célébrée dans la chapelle du Palais; après la messe, le conseil général souverain nomme deux de ses membres pour être présents aux opérations de la cour, et surveiller le maintien des formes et usages du pays, après quoi le conseil se sépare, et la cour se trouve constituée.

Le viguier de France préside cette cour souveraine, qui a les pouvoirs les plus étendus pour faire comparaître tout individu et suivre partout les traces du crime.

La cour reçoit avec ou sans serment tous les témoignages qu'elle croit utiles à former sa conviction. L'accusé a un notaire ou toute autre personne de son choix pour l'aider dans sa défense. Il peut faire entendre des témoins à décharge. On appelle vulgairement l'avocat de l'accusé *rahonador*, ou parleur.

Toute autre justice est alors suspendue. Les juges civils ne peuvent rendre aucun jugement. Les bailes et les consuls se tiennent à leur domicile, afin d'être toujours prêts à faire exécuter les ordres de la cour.

La procédure étant finie, les viguiers seuls ont voix délibérative pour rendre le jugement. Le jugement rendu, la cour fait savoir au syndic que ses opérations sont terminées; celui-ci réunit de nouveau le conseil, et c'est en sa présence et sur la place publique, où la cour se rend, escortée par le conseil général, que le jugement est prononcé.

Les jugements de la cour sont sans appel, ils sont exécutés dans les vingt-quatre heures. On suit dans la procédure et la rédaction des pièces les formes et usages établis de temps immémorial. En cas de doute, on

consulte les deux membres du conseil général présents à la cour, et, au besoin, les archives de la vallée. Lorsque la sentence a été exécutée, le conseil général se réunit encore, et la session de la cour est close avec pompe.

Il est très rare que la cour criminelle soit convoquée. Il se commet fort peu de crimes dans l'Andorre.

Lois. — Il n'y a pas de lois pénales écrites; il n'existe que quelques réglements relatifs aux formes à suivre dans les procès criminels et civils. Les viguiers appliquent en leur âme et conscience la peine qu'ils croient convenable d'après leur conviction, comme des jurés.

Les bailes, à qui sont déférées les causes civiles, jugent selon leur bon sens; et pour la procédure, ils suivent plutôt les usages et habitudes que des lois positives.

Police. — La haute police est du ressort des viguiers. La police intérieure, relative aux étrangers qui séjournent ou qui passent, est du ressort des consuls et des bailes, mais sous la surveillance des viguiers, qui peuvent faire expulser du pays tout étranger dont ils croient la présence nuisible.

Pénalité religieuse. -- On conserve encore quelques punitions canoniques qui contribuent puissamment à maintenir l'ancienne sévérité des mœurs. Il arrive quelquefois que, pour des fautes très graves, on soit exclu pendant quelque temps de l'intérieur de l'église, et l'on se soumet à cette punition; on la supporte même avec une crainte respectueuse.

FINANCES.

Impôts. — Domaines publics. — Domaines communaux. — Les paeages des montagnes, les bois consti-



tuent, pour l'Andorre, un domaine précieux. Outre qu'ils permettent d'élever une grande quantité de bestiaux, c'est aussi une branche du revenu public. Ces pacages et bois sont divisés en portions, les unes communales, les autres publiques. Les pacages et bois communaux sont partagés en quatre portions, appelées *quart;* chaque quart est affecté à une ou deux paroisses, suivant la population. Chacune a sa part distincte et séparée, afin d'éviter les contestations entre voisins. Pour l'ordre et la police des pacages, il y a un magistrat attaché à chaque quart, qu'on nomme commissaire du quart.

Les pacages publics sont les plus voisins de l'Espagne. On les afferme tous les ans aux troupeaux à laine de l'Urgel, qui, dans l'été, quittent leur sol brûlant pour stationner dans ces pâturages frais, où ils demeurent jusqu'au mois d'octobre. C'est la seule branche de revenu assuré que possède l'Andorre. En outre, chaque paroisse s'impose d'après les besoins de l'année. Cette imposition se compose d'une taxe personnelle et d'une taxe sur le revenu présumé des terres que chacun possède, ainsi que sur le nombre des bestiaux. Ces impôts sont tous très faibles. Les consuls en font le recouvrement, et en remettent le produit au syndic.

Tous les bois de l'Andorre sont communaux; aucun habitant n'en possède pour son compte, et chaque paroisse a son canton fixé. Ces bois étant plus que suffisants pour les besoins de la population, chaque paroisse vend son excédant aux propriétaires des forges établies dans le pays. Les fonds provenant de ces ventes sont mis en réserve pour les dépenses extraordinaires de la commune et de la vallée, telles que les réparations des églises et des maisons-communes, le traitement des vicaires, et l'envoi de commissaires en

France ou en Espagne pour réclamations à faire et priviléges à maintenir, etc.

Le syndic reçoit le montant de tous les impôts. Il paie la redevance à la France et à l'évêque d'Urgel; il acquitte toutes les dépenses arrêtées par le conseil souverain. Le surplus des revenus sert aux frais indispensables d'administration, à l'entretien du Palais de la vallée, au salaire du concierge, aux repas d'apparat, que les différentes réunions du conseil nécessitent, à l'entretien des prisons, etc.

Le syndic rend compte au conseil général des dépenses ordinaires et extraordinaires. Ce compte est arrêté tous les ans.

Salaire des autorités. — Les fonctions publiques sont gratuites.

Le service militaire lui-même n'est l'objet d'aucune rétribution. Les Andorrans convoqués pour prêter main-forte à l'autorité et faire des perquisitions dans les montagnes ne reçoivent ni argent ni vivres; mais c'est un service toujours borné à peu de jours. Il ne s'agit dans ce cas que d'arrêter les malfaiteurs ou de quelque démonstration passagère. L'Andorre n'a jamais pris part aux guerres de ses voisins.

Dîmes.—Les Andorrans paient la dîme à l'évêque et au chapitre d'Urgel, de la même manière qui fut réglée par Louis-le-Débonnaire. Le clergé local n'a, par conséquent, aucune part à cette dîme. Chaque curé reçoit un traitement fixe de l'évêque d'Urgel. Ce traitement, fort modique, est augmenté par des fondations qui sont attachées aux cures de chaque paroisse. Les vicaires sont payés des fonds particuliers et extraordinaires des communes. Il y a aussi beaucoup de prêtres desservant les chapelles des suffragances auxquelles sont affectées des fondations.

Réglements commerciaux. — La vallée d'Andorre, à cause de sa constitution extrêmement montagneuse, est presque tout entière en pacages et en bois. Il n'y a que très peu de champs en culture, et, si ce n'est dans les années d'abondance, le pays ne produit point assez de grain pour se nourrir. De là est née une loi commerciale fort sage. Les principaux propriétaires, qui récoltent des grains au-delà de leurs besoins, ne peuvent les vendre qu'à leurs concitoyens; quelque prix qu'on leur en offrît dans les pays voisins, ils sont obligés de les réserver pour les besoins des Andorrans. L'évêque d'Urgel lui-même et son chapitre ne peuvent transporter en Espagne les grains provenant de la dîme; leurs fermiers sont tenus d'en faire la vente en Andorre. Si plusieurs marchés avaient lieu dans la ville d'Andorre sans que la place fût approvisionnée, et que les personnes qui ont des grains à vendre refusassent de s'entendre avec les acheteurs, l'autorité locale, assistée du baile, pourrait, sur la plainte de deux pères de famille, ouvrir de force un grenier, faire transporter les grains sur la place, et les vendre au cours, sauf à verser le produit entre les mains du propriétaire. Pour contribuer à assurer l'alimentation publique à Andorre, le gouvernement français a autorisé les Andorrans à tirer tous les ans de la France, sans droits, une certaine quantité de subsistance et autres objets de première nécessité, savoir: grains, 1,000 charges; légumes, 30 charges; brebis, 1,200; bœufs, 60; vaches, 40; cochons, 200; mulets, 20; muletons, 30; chevaux, 20; juments, 20; poivre, 1,080 kilog.; poisson salé, 2,160 kilog.; toile, 150 pièces. Ils n'épuisent jamais cette faculté; ils ne peuvent faire cette extraction que par le bureau de la douane d'Ax (Ariége).

FORCE ARMÉE.

Tous les habitants sont soldats au besoin. Chaque chef de famille est obligé d'avoir un fusil de calibre et une certaine quantité de poudre et de balles. Dans les principales familles, on ne se contente pas d'avoir l'arme ordonnée : on a, suivant le nombre d'hommes en état de porter les armes, plusieurs fusils, soit de chasse ou de calibre, et le chef de famille peut se présenter avec tous ses enfants ou frères armés.

Les viguiers sont chefs supérieurs militaires; tous les hommes armés sont à leurs ordres et disposition. L'organisation est fort simple. Chaque paroisse a un capitaine et deux sous-officiers, appelés *dannés*, qui sont renouvelés tous les ans, et choisis par le conseil général en même temps que les consuls; ils sont ensuite agréés par les viguiers. Tous les ans, dans la semaine qui suit la Pentecôte, il est d'usage que les viguiers passent, en présence des consuls et souvent des bailes, la revue des différentes paroisses, visitent les armes et s'assurent que chaque chef de famille possède la quantité voulue de munitions. Les viguiers ont le droit de punir les contrevenants par un emprisonnement dont la durée est à leur gré.

Note 10. (Page 55.)

De la fabrication du fer dans les Pyrénées. — Méthode catalane; c'est celle qui était employée chez les anciens. — Forges catalanes de l'Ariége. — Situation respective des maîtres de forges catalanes et des ouvriers. — La concurrence des forges à l'anglaise est peu à

redouter. — Beaux travaux métallurgiques de M. l'ingénieur François. — Établissement de Saint-Antoine.

Jusqu'au moyen-âge, le fer était fabriqué, en tous pays, par petites quantités, dans de petits foyers, et en une seule opération. Depuis six à huit siècles, ce procédé a fait place à un autre qui consiste à employer de grands appareils appelés *hauts-fourneaux*, au moyen desquels on crée, par grandes masses, un produit intermédiaire appelé *fer fondu* ou *fonte*, que l'on convertit ensuite en fer forgé par une seconde opération nommée *affinage*. La méthode antique, quoique directe, a partout été effacée par la méthode nouvelle, quoique celle-ci soit plus compliquée; car les métallurgistes ont reconnu ce qui était déjà admis par les hommes d'État, que la ligne droite n'était pas toujours le plus court chemin d'un point à un autre. Dans les *forges catalanes*, c'est encore la méthode des anciens que l'on suit; mais elle y a été graduellement améliorée, et, à cause de ces perfectionnements et de ceux plus considérables qui semblent assurés pour une époque prochaine, elle continuera à prévaloir dans des localités telles que les Pyrénées, où il existe des minerais d'une richesse exceptionnelle. Le nombre des *forges catalanes* est, en France, de 102, dont 50 dans le seul département de l'Ariége, et 17 dans le département contigu de l'Aude. Toutes les forges de l'Ariége réunies donnent annuellement 55,000 quintaux métriques de fer. Une seule usine à la moderne, comme celle de Decazeville (Aveyron), peut produire 100,000 quintaux métriques.

L'un des avantages de la méthode catalane consiste en ce qu'elle n'exige qu'une faible mise de fonds. C'est environ 25,000 francs pour une forge à un feu. Elle se distingue aussi, en France, par une singularité poli-

tique et sociale, dont aucune autre industrie n'offre un exemple aussi caractérisé. Les ouvriers dirigent la forge à peu près à leur gré; ils font, même en matière de salaire, la loi à leur maître, d'après des tarifs anciennement convenus. Les maîtres semblent s'être complétement résignés à ce rôle subalterne. Autrefois, ils avaient, en compensation, des bénéfices considérables; aujourd'hui, le maître de forge n'a guère plus de profits que deux ensemble de ses quatre principaux ouvriers. Le nombre des ouvriers attachés à une forge est de huit.

La concurrence des grandes forges à l'anglaise déjà établies dans quelques départements du Midi ne paraît point devoir renverser les forges catalanes. Celles-ci donnent des fers de qualité supérieure; d'ailleurs, elles sont aujourd'hui en voie de s'améliorer sous le rapport économique et sous celui de la fabrication en elle-même. Un couloir et une route que le département se propose de construire près de la mine de Rancié, abaisseront le prix du minerai. Une autre route que le gouvernement a résolue, et qui n'attend plus que la sanction de la commission mixte des travaux publics, dont, il est vrai, la précipitation est le moindre défaut, amènera aux forges, à bon compte, un autre minerai, celui de Puymorens, qu'il serait avantageux de mêler à celui de Rancié. Les beaux travaux métallurgiques de M. l'ingénieur François permettent, dès à présent, 1° de diminuer la consommation du combustible, qui est la plus grosse dépense de ces forges; 2° de retirer d'une même quantité de minerai une plus forte proportion de fer, et d'un fer meilleur; 3° de donner au fer, par quelques modifications dans le matériel, et par l'application bien entendue de quelques uns des mécanismes anglais, une meilleure façon qui en aug-

menterait la valeur sur le marché; 4° enfin d'utiliser le gaz provenant de la combustion, ainsi que nos maîtres de forges commencent à le faire, à l'exemple de l'un d'eux, M. d'Andelorre, de Treveray (Meuse). Déjà un grand établissement s'est élevé, où tous ces perfectionnements seront mis en pratique. Il est situé sur l'Ariége, à Saint-Antoine, à une lieue environ au-dessus de Foix; il a été dirigé jusqu'à ces derniers temps par un industriel éclairé et infatigable, M. Garrigou, dont le nom rappelle, dans le Midi, de grands services rendus à l'industrie métallurgique. L'Ariége fournit à la forge de Saint-Antoine une force motrice de 1,200 chevaux.

Note 11. (Page 75.)

Depuis que cette lettre est écrite, on a malheureusement vu la preuve trop manifeste de cette influence souveraine du Conseil Municipal de Toulouse, lors du recensement en 1840.

Note 12. (Page 97.)

Le gouvernement a pris l'engagement formel d'établir cette école. Jusqu'à présent cependant (1842) rien n'a été demandé aux Chambres pour acquitter la portion des frais de premier établissement qui restent à la charge de l'État.

Note 13. (Page 99.)

Des routes au travers des Pyrénées.

Il n'en existe encore que deux qui même tournent la chaîne et ne la traversent pas. — Plan de M. Janole soumis à Napoléon. — Trois routes proposées; une seule s'exécute, celle de la vallée d'Aspe. — Opposition du génie militaire. — La dépense serait limitée. —

Il y a encore des Pyrénées; la France de 1830 doit réaliser la pensée de Louis XIV. — Importance qu'aurait une route par la vallée de l'Ariége; Bordeaux, Toulouse et tout le Sud-Ouest y gagneraient beaucoup. — Mines de Puymorens; couches de lignite à Puycerda, Estavar et Sanabastre; houilles de la Haute-Catalogne. — La route de l'Ariége rendrait de grands services, même sans que le gouvernement espagnol exécutât rien sur son territoire.

Entre la France et l'Espagne il n'y a encore que deux routes passant l'une et l'autre au pied des montagnes, celle-ci par Bayonne, celle-là par Perpignan. Malgré le pacte de famille, les Pyrénées ont toujours opposé un obstacle insurmontable aux relations de la France avec la Péninsule. La chaîne n'était coupée que par des sentiers escarpés et dangereux, où les contrebandiers osaient seuls s'aventurer, et l'on ne concevait pas qu'il pût y avoir d'autres chemins jusqu'au voyage de Napoléon dans le Sud-Ouest en 1808. A Toulouse, un homme recommandable par sa modestie autant que par la justesse de ses vues, M. Janole, mort il y a peu de mois, soumit au conquérant un plan de communications pyrénéennes, par terre et par eau, qui le frappa vivement. Des études détaillées furent ordonnées aussitôt : on traça même sur le terrain la direction des routes futures. Jusqu'à ces derniers temps cependant il n'avait été fait rien de plus. Les routes des Pyrénées, de 1814 à 1837, n'avaient même pas obtenu, comme témoignages de sollicitude, les honneurs d'études nouvelles.

Les routes proposées par M. Janole, et depuis 1808 adoptées en principe, seraient au nombre de trois : la première, partant de Pau, se dirigerait par Oleron et Urdos, en remontant la vallée d'Aspe, sur Canfran, Jaca et Saragosse ; la seconde et la troisième iraient de Toulouse, l'une vers l'ouest, l'autre vers l'est, la première vers Saragosse, la seconde vers Barcelone, en passant,

celle-ci par la vallée de l'Ariége, Ax, l'Hospitalet, le col de Puymorens, Puycerda et la vallée de la Sègre, celle-là par la vallée d'Aure pour entrer en Espagne par la vallée de Gestain. Une seule est en construction, c'est celle de la vallée d'Aspe. On procède avec une louable activité aux études définitives des deux autres; mais quand le tracé en aura été positivement déterminé (il l'est peut-être dès à présent), il restera à vaincre la résistance du génie militaire, qui pousse la prudence jusqu'à prévoir le cas où l'Espagne se prendrait de l'envie de conquérir la France. Cette sollicitude du ministère de la guerre, à laquelle les événements de 1814 donnent au surplus quelque poids, disparaîtrait complétement devant l'allocation nécessaire à l'établissement d'un fort qui dominât la route, au centre de la chaîne, et mieux encore devant l'adoption d'un système avantageux à la bonne construction de la route qui consisterait à franchir la crête centrale au moyen d'un souterrain facile à obstruer et à rendre impraticable en cas de guerre; par là on acquerrait la facilité d'adoucir les pentes de la route, et les frais de premier établissement en seraient peu augmentés, puisqu'on pourrait ainsi notablement abréger le développement parcouru.

La dépense de ces routes paraît devoir être fort bornée. Nos ingénieurs excellent maintenant à se frayer un chemin dans les terrains les plus escarpés. Qui n'a admiré dans les Hautes-Pyrénées ces chaussées suspendues au-dessus de précipices sans fond par l'ingénieur en chef du département, M. Lefranc? Eh bien! les frais de ces ouvrages merveilleux sont médiocres. Des trois voies pyrénéennes, la plus importante par les résultats variés qu'elle promet, celle de Toulouse à Barcelone par les vallées de l'Ariége et de la Sègre n'est estimée sur

le sol français, même avec un souterrain au sommet, qu'à 3 ou 4 millions à peine. La route seule du Simplon a coûté 18 millions. Et quels n'en seraient pas les fruits!

La pensée de Louis XIV est encore toute à réaliser. L'Espagne est encore étrangère à la France. Un voyage de Sarragosse ou de Barcelone à Toulouse est comme une traversée de long cours. C'est un malheur pour l'Espagne; c'est une perte énorme pour nous, car l'Espagne nous fournirait à bon compte des matières premières que nous lui renverrions ouvrées. Déjà l'entrée des laines par Urdos est considérable: que ne sera-ce pas à l'achèvement de la route de la vallée d'Aspe! Le commerce régulier qui s'établirait alors mettrait fin à la contrebande, active sur cette frontière. Et ce n'est pas la contrebande seule que ces routes supprimeraient: elles contribueraient à arrêter en Espagne le brigandage et la guerre civile. Il n'y a rien dont aient plus de peur les guérilleros et les brigands que d'une communication pouvant à l'improviste amener sur eux en masse la force publique.

On se fait difficilement une idée de ce que produiraient ces routes dans le midi de la France. Prenons pour exemple celle qui traverserait la vallée de l'Ariége. Les relations de Barcelone avec Toulouse, et par conséquent avec Bordeaux, avec le Centre et l'ouest de la France, sont nulles. On les verrait naître et grandir. Les produits anglais n'auraient pas le monopole du marché de Barcelone et de toute la Catalogne. Du même coup, l'Aude tout entière (l'Aude est un de nos départements les plus manufacturiers) aurait un accès facile en Espagne. L'intéressante industrie des forges catalanes s'est crue à la veille de manquer de minerai, car l'antique mine de Vicdessos semblait, il y a quelque temps, n'offrir plus que des réserves bornées.

Au col de Puymorens, la nature a placé une mine de fer inépuisable et d'une grande richesse, semblable à celles qui ont fait la fortune de la Suède ; rien ne serait plus simple alors que de la mettre en exploitation. Des couches de lignite d'excellente qualité existent à côté de Puycerda, à Estavar et à Sanabàstre. Mais, en fait de combustible, la route trouverait à son entrée en Espagne mieux que du lignite. Notre Midi extrême est dépourvu, au moins à l'ouest du Rhône, de mines de houille. La haute Catalogne, sur le sol même que sillonnerait la route, à Surocca et à Ogassa, en offre des gîtes tout récemment reconnus, dont un habile ingénieur, M. Adrien Paillette, vient de donner la description dans les *Annales des Mines*. Pour les pauvres montagnards de l'Ariége, réduits aujourd'hui à vivre de la culture d'un sol ingrat, la route d'Espagne serait une fortune à cause de l'affluence des étrangers qui seraient attirés aussitôt par les eaux minérales d'Ax, les plus abondantes des Pyrénées.

Sans doute, ces routes ne donneraient tous les fruits qu'on est en droit d'en attendre qu'après que le gouvernement espagnol les aurait prolongées sur son territoire. Mais, pour la route de l'Ariége, des circonstances d'une nature particulière permettraient d'utiliser, sinon complétement, du moins à un très haut degré, les travaux opérés sur le sol français. Par l'effet d'une délimitation imparfaite entre les deux pays, une partie du versant méridional de la crête appartient à la France, tout comme le versant septentrional, faible compensation d'ailleurs pour la vallée d'Aran que possède l'Espagne sur le versant français. Or, dès le village de Porte, en avant de Puycerda, première ville espagnole qu'on rencontre, le versant méridional offre une plaine unie ou plutôt un plateau où se développe, le long de la

Sègre, un chemin praticable déjà pour les charrettes à bœufs,

Je ne puis quitter ce sujet des routes à établir au travers des Pyrénées, sans citer de remarquables paroles tout récemment prononcées du haut de la tribune par M. Dufaure (1) :

« On ne s'attachait autrefois à ne communiquer avec » les pays voisins que par des routes à peu près impra- » ticables, qui rendaient l'invasion plus difficile (2).

» Songeons que l'état de paix est notre état normal ; » facilitons les voies au commerce, à l'industrie, aux » relations pacifiques et amies ; ouvrons nos routes à la » frontière comme à l'intérieur. Mais, » ajoute l'honorable rapporteur, dans le but de montrer les services militaires qu'au besoin on pourrait attendre des chemins de fer, « ménageons-nous les moyens de nous porter » plus rapidement au-devant de l'ennemi. »

Note 14. (Page 99.)

De la navigation et de l'arrosement de la région sous-pyrénéenne, et des irrigations en général.

Plan proposé par M. Galabert ; canal de Toulouse à Bayonne.—Combinaison conçue par M. Legrand ; elle est bien préférable. — Elle faciliterait l'exploitation des marbres, des métaux et des bois des Pyrénées. — Irrigation ; puissance de l'eau comme engrais dans le Midi. — Plateau de Lannemezan ; beau parti qu'on peut en tirer dans l'intérêt du Sud-Ouest. — Nombreux cours d'eau qui y prennent leur source. — Réservoirs à y établir ; artères d'irrigation et de navigation. — Études et estimations de M. Montet. — Les plans inclinés pourraient être employés sur ces lignes. — Les produits

(1) *Rapport sur la loi des chemins de fer,* du 16 avril 1842, p. 12.

(2) L'honorable rapporteur aurait pu ajouter que le comité du génie, composé pourtant d'hommes si savants et si avancés, s'était aujourd'hui officiellement, et sans doute au grand regret de ses membres, constitué le représentant de cette doctrine arriérée et barbare.

des Pyrénées doivent de préférence être dirigés sur Bordeaux. — Canalisation dans cette vne de la Haute-Baïse. — Utilité agricole et commérciale. — Formule qu'a présentée M. Auguste de Gasparin, au sujet des effets de l'irrigation dans le Midi. — Vallées du Midi bien disposées pour l'irrigation. — La vallée de la Garonne entre Saint-Martory et Toulouse est remarquable sous ce rapport. — La nature y a mis l'eau sous la main de l'homme; pourquoi ne pas s'en servir? — Importance des cours d'eau comme force motrice; barrages de la Garonne à Toulouse. — Importance plus grande encore des irrigations. — C'est là qu'est la véritable solution de la question des bestiaux. — Du droit d'entrée sur le bétail. — Causes qui limitent en France la production du bétail; le sol y est excessivement morcelé; les céréales y absorbent trop exclusivement les forces de l'agriculture, les lois n'y encouragent pas suffisamment l'irrigation. — Interprétation des lois proposée à ce sujet par M. d'Esterno. — Les intérêts manufacturiers s'accommodent des irrigations. — Le bon aménagement des eaux est aussi le moyen le plus efficace de prévenir les inondations. — Association des propriétaires riverains. — Police des cours d'eau à régler; nécessité d'un code des eaux. — Utilité d'une loi générale pour l'exécution de canaux d'irrigation et de réservoirs dans les vallées des Pyrénées, des Alpes, du Jura, des Vosges; arrosement des Landes, etc. — Richesse dont le manque d'irrigation prive chaque année le pays.

Tout le monde connaît les efforts de M. Galabert en faveur d'un canal, tracé à peu près directement de Toulouse à Bayonne. L'administration, dont au surplus M. Galabert a le mérite d'avoir fixé l'attention sur ces beaux pays, a écarté le plan de ce chaleureux défenseur des intérêts du Midi, et en a combiné un que nous croyons préférable. En cela M. Galabert a subi le sort de la plupart des inventeurs, même les plus illustres, dont d'autres, élaborant les conceptions, les perfectionnent et les étendent. Watt n'en sera pas moins rangé parmi les plus grands promoteurs de l'industrie, parmi les bienfaiteurs du genre humain, quoique M. Stephenson et M. Séguin, venant après lui, aient produit la machine locomotive, qui laisse derrière elle la machine de

Watt à la même distance qui sépare celle-ci des grossiers mécanismes de Newcomen et du premier jet de Papin.

M. Galabert voulait un canal qui longeât le pied de la chaîne de Toulouse à Bayonne en remontant le long de la Garonne et en descendant vers l'Océan par la vallée de l'Adour. Son projet était de l'exécution la plus difficile, aux approches du point de partage qui eût été situé vers le plateau de Lannemezan. Les ingénieurs qui connaissent le mieux les localités pensent même qu'eu égard aux dimensions que M. Galabert entendait donner à son canal, c'était une œuvre impraticable. L'administration s'est proposé le même problème, celui de conduire vers le centre de la France les richesses minérales enfouies dans les Pyrénées, ces marbres magnifiques qu'affectionnait Louis XIV, ces ardoises, ces fers, ce qui reste de ces bois superbes qui pourrissaient sur les croupes des montagnes avant le déboisement, qu'une déplorable incurie a toléré, et enfin ces produits d'un sol admirable qui restent à vil prix faute de débouchés. Elle a joint à ce programme une autre condition non moins importante, celle d'arroser les terres. Sous l'ardent soleil du Midi, l'eau est le plus puissant des engrais, et l'irrigation le plus grand service qu'on puisse rendre à l'agriculture. Or, dans les temps où nous vivons, l'agriculture a droit à la plus active sollicitude du gouvernement. Elle doit être traitée comme le premier des arts, non seulement parce que c'est elle qui occupe le plus grand nombre de bras, et qui nourrit toutes les bouches, mais aussi parce qu'elle est de tous les arts celui qui peut le plus pour raffermir la moralité des citoyens, lorsque celle-ci a été ébranlée par l'agitation révolutionnaire.

Ainsi posé dans les termes les plus généraux, le problème des lignes navigables les plus propres à desservir

le commerce de la région sous-pyrénéenne, et en même temps à y opérer une irrigation fécondante, fut confié, il y a deux ans, à l'étude d'un jeune ingénieur des Ponts et Chaussées, M. Montet, qui s'était déjà signalé par la canalisation rapide et économique d'un des cours du sud-ouest, la Baïse, affluent de la Garonne. Il avait à vérifier une idée grandiose inspirée par la constitution topographique et hydrographique des Pyrénées, celle de savoir si le plateau de Lannemezan ne pourrait pas recevoir des réservoirs immenses, d'où des eaux seraient distribuées ensuite dans la plupart des vallées de la chaîne, de manière à combiner le service de la navigation avec celui de l'irrigation. C'est que ce vaste plateau occupe le sommet d'un contre-fort allongé, dans les flancs duquel une multitude de rivières prennent leurs sources, pour se diriger ensuite en éventail dans tous les sens; elles sont au nombre de douze ou treize; les plus remarquables sont la Louge, la Neste, le Gers, la Baïse, la Gelise, l'Arros; d'autres qui sont des fleuves puissants, comme la Garonne et l'Adour, passent à une petite distance du pied du plateau; et en même temps qu'il domine tant de fleuves, il est dominé lui-même par la portion supérieure du cours de la Neste, belle rivière bien alimentée en toute saison, dont on eût rassemblé les eaux soit dans des réservoirs artificiels creusés sur le plateau, soit dans des réservoirs naturels qu'on eût formés en barrant par des digues plusieurs lacs épars au-dessus du plateau lui-même. De Lannemezan, on eût fait descendre des canaux qui eussent rattaché les réservoirs aux principaux cours d'eau de la contrée sous-pyrénéenne, à la Garonne, à la Baïse, au Gers et même à l'Adour.

Les minutieuses explorations de M. Montet ont démontré que ce plan général était non seulement

possible, mais d'une réalisation facile; qu'il coûterait peu, si l'on se décidait à remplacer, sur les pentes du plateau, les écluses à sas ordinairement en usage sur les canaux, par des plans inclinés analogues à ceux qui ont été exécutés il y a déjà dix ans en Amérique sur un canal d'une grande longueur (le canal Morris, qui a 163 kilomètres), et qui fonctionnent aujourd'hui avec régularité et économie. Moyennant ce système, on pourrait pour 29 millions doter le Sud-Ouest d'une centaine de lieues d'artères de navigation et d'irrigation, et M. Montet a prouvé, par ses travaux sur la Baïse, qu'avec lui les devis n'étaient pas de la fiction pure. Le plateau de Lannemezan deviendrait un carrefour, un forum d'où partirait et où se donnerait rendez-vous le commerce de tout le Sud-Ouest, une sorte de port intérieur. La route d'Espagne, par la vallée d'Aure, dont nous avons parlé déjà, et que nous ne pouvons croire ajournée pour long-temps, y amènerait les marchandises de Sarragosse et de la Péninsule entière.

Ce projet comprendrait l'une des moitiés du canal Galabert, le versant oriental, qui verserait des eaux d'irrigation sur la surface de la belle et spacieuse vallée de la Garonne, de Saint-Martory à Toulouse. Mais, dans la pensée de l'administration, le versant occidental que M. Galabert voulait de Lannemezan à Bayonne, par l'Arros et l'Adour, serait ajourné provisoirement. C'est qu'en effet l'idée de diriger vers Bayonne les produits de la contrée pyrénéenne est d'une valeur contestable. Le marché de Bayonne est tout-à-fait secondaire. Le port de Bayonne est mauvais; la barre de l'Adour en rend l'entrée et la sortie souvent impossibles. Bordeaux, au contraire, est un marché de premier ordre. A Bordeaux, les marbres, les bois, les vins des départemens des Hautes-Pyrénées et du Gers, trou-

veraient à tout instant des navires pour les conduire au loin. Or, la Baïse, qui doit expressément être liée au canal latéral à la Garonne, mènerait à Bordeaux, par la ligne la plus courte, les productions des Pyrénées. Dans la pensée de l'administration, la Baïse serait donc substituée au versant de l'est du canal Galabert.

La masse d'intérêts qui recommande le plan de l'administration, est si imposante qu'on doit compter qu'il sera l'un des premiers dont les Chambres seront saisies quand il s'agira de compléter la canalisation du territoire. On doit espérer qu'alors on se décidera à pousser immédiatement la communication jusqu'au cœur des montagnes, c'est-à-dire jusqu'à Lannemezan et à Sarrancolin, au lieu de s'arrêter, comme quelques personnes l'avaient proposé, dans la vallée de la Garonne à Saint-Martory, dans celle de la Baïse à Mirande. Il faut croire aussi qu'en même temps la liaison sera établie avec l'Espagne par la route de la vallée d'Aure. Ce serait un bel ensemble de travaux dont les résultats seraient brillants.

Certes, comme moyen de communication, ces travaux sous-pyrénéens rendraient de grands services; mais comme entreprise d'utilité agricole, ils auraient des effets plus remarquables encore, plus dignes de la reconnaissance publique. A Paris et dans la France du Nord, où la pluie se répartit par doses peu différentes entre les diverses saisons, nous ne pouvons avoir qu'une faible idée de la puissance de l'irrigation dans les régions méridionales. Dans nos départements du littoral de la Méditerranée, l'irrigation triple, quadruple, décuple la valeur des terres. Cette partie de la France participe incomparablement plus que tout le reste, y compris même la plaine de Toulouse, de la nature des régions de l'Espagne et de l'Orient. Dans les Bouches-

du-Rhône, le Gard, l'Hérault, les Pyrénées-Orientales, l'Aude et le Var, le ciel et la végétation se ressentent déjà de l'approche des terres équinoxiales. Un habile agronome, M. A. de Gasparin, député de la Drôme, a exprimé par une formule heureuse ce que devenait le sol de ces tièdes climats, lorsque le travail de l'homme y amenait des eaux. La fertilité, a-t-il dit, peut se mesurer par le produit de l'humidité multipliée par le degré de chaleur; dans les pays du Nord, la chaleur étant représentée par le nombre deux, si l'on prend le même nombre pour le degré d'humidité le plus favorable, la fertilité sera indiquée par le produit quatre; dans le Midi, le degré de chaleur étant supposé double, si l'on peut obtenir une quantité d'eau double pareillement, la fertilité se trouvera figurée par seize. En d'autres termes un de soleil et un d'eau ne font pas deux, ils font quatre. La canalisation dont nous venons de donner l'esquisse opérerait ainsi une révolution dans l'agriculture du Sud-Ouest; car il ne manque à cette région rien de plus que de l'eau pour multiplier et varier ses produits, pour fournir à la France, sur la plus grande échelle, le bétail qui lui fait défaut, et le lin, dont la machine à filer permet de tirer un plus grand parti que par le passé.

Les principales vallées du Midi sont parfaitement disposées pour l'irrigation. Au pied des montagnes elles sont spacieuses et unies, c'est manifeste pour la vallée de l'Ariége, au-dessous de Pamiers, et plus encore pour la vallée de la Garonne entre Saint-Martory et Toulouse, et même plus bas jusqu'à Grenade (1).

(1) Sur la rive gauche de la Garonne s'étend une plaine spacieuse et unie, où la terre végétale abonde, mais qui, quand l'*Oust fut venu*, est complétement desséchée. Par une circonstance particulière, cette plaine, au lieu de s'élever plus ou moins doucement, à partir

Le voyageur qui revient d'Espagne, la tête pleine des souvenirs de la Huerta de Valence, frappé de la largeur et de l'aplanissement des vallées qu'il rencontre au pied des Pyrénées, se demande comment, sur ce sol nivelé, l'homme n'a pas eu encore l'idée de répandre les eaux qu'il a sous la main. Mais tout fait espérer que désormais cette source de fortune publique ne sera pas négligée.

Ce n'est pas seulement pour le Midi de la France qu'il y a lieu de s'occuper d'un système d'irrigation. Les cours d'eau représentent un des plus précieux éléments de la richesse nationale. Pour la mouture, pour l'industrie manufacturière, ils fournissent une force motrice immense, indéfinie, que d'autres peuples paient fort cher, obligés qu'ils sont de la demander à des machines à vapeur, dispendieuses de premier achat, dispendieuses d'alimentation et d'entretien. Nous l'avons dit, au sein de la ville de Toulouse, au moyen de deux simples barrages de la Garonne, déjà construits depuis quelques siècles l'un et l'autre, on a la disposition d'une puissance de plusieurs milliers de chevaux, dont on n'utilise qu'une faible partie. Or, avec la vapeur, une force d'un cheval revient à plus de 1,000 francs par an. Tel est l'avantage qu'auraient des manufactures établies

du fleuve, est légèrement bombée, de telle sorte qu'un canal placé au milieu répandrait ses eaux dans les deux sens. C'est qu'elle est bordée du côté opposé à la Garonne, non par une suite de collines, mais par une rivière, la Louge, affluent de la Garonne, qui coule parallèlement au fleuve sur une longue distance. Cette plaine s'indique naturellement pour l'irrigation. A cet égard elle a attiré souvent l'attention publique et éveillé la sollicitude des bons citoyens. Il y a plusieurs années déjà que M. Magués, ingénieur en chef du canal du Midi, a étudié le canal d'irrigation destiné à la féconder. Plus récemment, la question a été reprise par M. Moscuf de Lasplanes, commandant du génie.

au sein de Toulouse, sur les établissements similaires de la Belgique ou de l'Angleterre. Sous le rapport manufacturier, la valeur des eaux dont le territoire est sillonné est passablement mise à profit en France. Il reste à prendre cependant des mesures de police pour empêcher les riverains des petites rivières d'empiéter sur leur lit par des plantations qui les resserrent outre mesure et qui les barrent quand elles sont basses. Mais, sous un autre rapport, tout est encore à faire. Le plus grand service à attendre des eaux, c'est l'irrigation. L'arrosement ajoute, dans une proportion extraordinaire, à la fertilité des terres et à leur prix vénal. Par l'irrigation, ce ne serait pas seulement une étroite lisière sur la rive qu'on rendrait plus fertile, ce serait toute la vallée, ce serait souvent des plateaux spacieux. Sans arrosement, tous les efforts qu'on fera pour mettre la production de l'espèce chevaline au niveau des besoins de l'armée seront sans succès. L'arrosement seul peut fournir en quantité convenable l'aliment le plus indispensable aux populations industrieuses, et dont néanmoins nous n'avons qu'un approvisionnement insuffisant, le bétail.

Car, il ne faut pas se le dissimuler, on modérera très peu la cherté de la viande en modifiant le droit d'entrée sur le bétail. Il est convenable qu'on réduise ce droit; ce serait utile à quelques provinces frontières. Il convient aussi de changer le mode de perception, et de substituer la taxe au poids à la taxe par tête. Les bœufs qui entrent par la frontière des États sardes, par exemple, ne paieraient alors que 27 fr. 50 c., ou même 22 fr., au lieu de 55 fr., si on les admettait au taux, élevé pourtant, de 10 c. par kilogramme, qu'a proposé récemment le conseil général des manufactures. Ce serait donc, pour le consommateur de cette partie du royaume,

par le fait seul de cette modification du mode de perception, une économie de la moitié du droit de douane. Pareillement, le droit d'octroi devrait être établi sur la même base du poids; le régime actuel écarte du marché de nos grandes villes, et particulièrement de Paris, les bêtes de petite taille, bœufs et moutons, et c'est la grande majorité du bétail que produit la France. Il y a lieu aussi de rechercher si l'organisation de la boucherie parisienne ne serait pas, comme on l'a soutenu dans le Conseil général des manufactures, une cause d'enchérissement. Ceci entendu, on doit reconnaître que le bétail éprouve à l'étranger, depuis une dizaine d'années, une hausse plus marquée que celle dont nous sommes les témoins en France. D'ailleurs ce n'est pas un de ces produits qui peuvent subir de très longs trajets. Ce n'est donc pas sur l'étranger que nous pouvons compter, quand même nous le voudrions, pour améliorer nos conditions alimentaires. Bien plus, en admettant que ce fût possible, serait-il convenable, serait-il sage de laisser à l'étranger le soin de nous fournir de bétail? Chaque pays doit se subvenir à lui-même pour les denrées de première nécessité, à moins de quelques uns de ces obstacles insurmontables, qui heureusement n'existent point ici. Il faut que la France trouve en elle-même sa viande, comme son blé et son fer. Il faut, en un mot, accroître en France la production du bétail. Tel est le véritable remède au mal; tout autre serait inefficace et illusoire.

La solution de la question du bétail se présente donc en ces termes : Accroître la puissance productive de l'agriculture française. Or, quels sont les moyens pratiques d'obtenir ce résultat? quelles sont les causes qui entravent en France la production du bétail? comment en triompher?

Plusieurs motifs limitent en France la production du bétail. Il en est de politiques, on pourrait dire de sociaux. Dans cette catégorie, citons en premier lieu l'extrême morcellement du sol, qui empêche l'introduction des méthodes perfectionnées dans l'agriculture, l'extension des prairies artificielles, et plus encore celle des prairies naturelles. On doit se féliciter de la division de la propriété en France; c'est à la fois une garantie d'ordre et un gage de liberté; mais l'arrivée d'un grand nombre de nos concitoyens à la propriété et à l'aisance s'est manifestée par la division de la culture, qui n'était pourtant pas la conséquence obligatoire de la division des grands domaines. Contre une pareille cause il n'y a d'action que par des efforts long-temps poursuivis, par des mesures de longue haleine, complexes, difficiles. Ce n'est pas une raison pour les négliger, mais c'en est une pour rechercher s'il n'existerait pas quelque autre procédé d'un effet plus prompt, pour atteindre le but dont il s'agit ici, l'accroissement de la production du bétail.

Le bétail est peu abondant en France, parce que, par une crainte exagérée, et, il faut le dire, peu éclairée, des famines, les forces de l'agriculture ont été presque exclusivement dirigées vers la culture des céréales. C'était une pensée erronée, disons-nous; car, pour rendre beaucoup en céréales, la terre exige des engrais, et l'on n'a des engrais qu'avec du bétail. Pour nourrir du bétail, il faut des prairies; il faut surtout des prairies naturelles plus encore que des prairies artificielles, quand on tient à obtenir beaucoup de céréales, car les prairies artificielles réclament pour leur propre compte une grande partie de l'engrais fourni par le bétail qu'elles nourrissent. C'est donc à la multiplication des prairies, et particulièrement des prairies naturelles, qu'il faut

aviser. La France est de tous les pays de l'Europe celui où ces prairies sont en moindre proportion, relativement aux terres arables; et aussi, comparativement à la Grande-Bretagne, par exemple, une même superficie de terrain cultivée en céréales y donne un beaucoup moindre produit.

Il est digne d'attention que de vastes espaces comme les Landes, qui pourraient plus particulièrement être convertis en prairies, près desquels la nature a réuni, dans de grands étangs, des approvisionnements d'eau à peu près illimités, et, dans des bassins comme celui d'Arcachon, une vase propre à servir d'engrais, restent absolument sans culture, servant seulement à la pâture de quelques maigres troupeaux, errant sur leur surperficie désolée. Et cela se passe à côté d'une ville comme Bordeaux, qui tire de loin son bétail et qui a tous les capitaux nécessaires à la mise en rapport de ces solitudes.

Les prairies ayant une valeur supérieure aux terres arables, l'intérêt privé, intelligent comme il l'est aujourd'hui, ne demande pas mieux que de transformer des champs en prairies; car c'est sous l'empire de préoccupations étranges qu'on ne retrouve pas ailleurs, et, par exemple, d'une passion exclusive pour le commerce maritime lointain, que les Bordelais ont jusqu'à ce jour négligé les Landes. La matière première des prairies naturelles, l'engrais spécial dont elles se contentent, l'eau, abonde dans notre France. Nous avons d'immenses ressources pour l'irrigation à cause des chaînes de montagnes, riches en réservoirs naturels, qui bordent notre territoire ou qui le découpent. Mais nos lois n'encouragent pas l'irrigation, elles la rendent difficile, impossible même, par l'effet de leur dispositif sur la matière, combiné avec le morcellement du sol.

Le Conseil général de l'agriculture retentissait naguère d'observations fort judicieuses sur ce sujet. La conférence agricole de la Chambre des Députés a appuyé ces réclamations. Cette conférence vient de faire imprimer un mémoire présenté au Conseil général de l'agriculture par l'un de ses membres, M. d'Esterno, où la question des bestiaux est traitée dans ses rapports avec l'irrigation, et où, à la suite d'une discussion remarquable, sont indiquées des conclusions pratiques qu'il est impossible de ne pas approuver.

Après avoir posé les termes d'une comparaison pleine d'intérêt entre les prairies naturelles et les prairies artificielles, M. d'Esterno trace le tableau des entraves apportées par nos usages et par notre législation à la création des prés irrigués. Il montre que, dans l'état actuel des choses, la loi, ou plutôt le sens qu'on lui a donné, refuse au cultivateur qui veut arroser ses champs, la protection qu'elle accorde à des arts bien moins utiles, et il prouve qu'en réalité, pour le propriétaire qui a besoin d'arroser sa propriété et auquel la nature en fournit les moyens, la liberté d'industrie n'existe pas. L'irrigation ne peut donner des résultats avantageux, soit pour l'État, soit pour les particuliers, que si elle est pratiquée en grand. Elle n'est possible qu'à cette condition. Mais une seule entrave, quelque minime qu'on la suppose, peut suffire pour rendre impraticable une irrigation qui féconderait une immense étendue. Pour l'irrigation, l'on n'a pas la ressource de clore l'enclave d'un fossé et de la tourner; il faut inflexiblement suivre le niveau de l'eau partout où passe la ligne mathématique horizontale. Mais si un petit enclos enclavé au milieu d'une vaste superficie suffit à anéantir un plan d'arrosement, que sera-ce là où la terre est morcelée à l'infini? Là encore le morcellement

se montre comme un obstacle à la production du bétail.

Cette fois cependant on pourrait aussi en triompher, suivant M. d'Esterno. La loi ordonne de respecter la propriété. A cet égard renforçons la loi si c'est possible ; mais la loi peut-elle vouloir que l'obstination, la cupidité ou l'ignorance d'un seul propriétaire paralyse les efforts éclairés de cent autres? La loi doit-elle s'incliner devant de pareils caprices? Ne doit-elle pas plutôt les obliger à se plier devant elle, en faveur de ces travaux qui enrichiraient le propriétaire malveillant lui-même, à la charge d'une juste et préalable indemnité dans les cas rares où il y aurait un dommage? Quand la propriété est arrivée à un morcellement extrême, la bonne économie du domaine national exige qu'on la régisse par des lois différentes de celles qui conviennent aux pays de grande propriété ou de grande culture. Dans les contrées de grande culture, le propriétaire qui veut utiliser pour l'arrosement un cours d'eau à sa portée, peut accomplir son dessein sans le concours de personne. Une loi astreignant chaque propriétaire à se soumettre, sauf des formes conservatrices, aux décisions d'un syndicat, est alors à peu près superflue. Avec le morcellement du sol, elle est indispensable. Voici donc l'idée de M. d'Esterno; elle est curieuse; c'est qu'il ne s'agit que d'étendre ou même de commenter les facilités accordées déjà à tous les propriétaires par le Code civil, et notamment par l'article 682, ainsi conçu: « Le propriétaire dont les fonds sont enclavés, et qui » n'a aucune issue sur la voie publique, peut réclamer » un passage sur les fonds de ses voisins pour l'*exploi-* » *tation* de son héritage, à la charge d'une indemnité » proportionnée au dommage qu'il peut occasionner. » Que signifie le mot *exploitation?* Évidemment il embrasse le transport des engrais. Mais alors quoi de plus

naturel que de soutenir qu'il implique la conduite de l'eau, le plus puissant des engrais sans contredit?

Quoi qu'il en soit, pour éviter toute équivoque, une loi spéciale sur la matière vaudrait mieux qu'une interprétation plus ou moins imprévue par le législateur lui-même d'un article du Code civil.

Quelques personnes, parfaitement intentionnées d'ailleurs, ont dit et écrit que l'irrigation était incompatible avec l'application des cours d'eau à la mise en mouvement des manufactures; qu'entre l'industrie agricole et l'industrie manufacturière il fallait choisir. C'est une erreur. Les fabriques utilisent la chute de l'eau, mais ne consomment pas l'eau elle-même. Bien plus, les barrages qui relèvent le niveau des rivières, afin d'accroître la chute d'où résulte la force motrice, portent aussi les eaux, par cela même, à la hauteur qui convient à l'irrigation. Rien ne serait plus facile que de faire, par des règlements, un équitable partage entre les fabriques et les champs, ne fût-ce que parce que le travail des ateliers est généralement suspendu douze heures sur vingt-quatre, et que, à l'époque où la terre recevrait l'arrosement avec le plus d'avantage, c'est-à-dire au printemps et à l'arrière-saison, l'eau coule en abondance.

Voilà donc de bien grands intérêts qui s'accordent pour appeler l'action du législateur sur les cours d'eau.

Que serait-ce encore si on tenait compte de la nécessité de prévenir des inondations pareilles à celles qui ont itérativement dévasté, dans ces derniers temps, la vallée de la Saône et du Rhône?

Tout le monde semble reconnaître que pour l'endiguement, en vue de parer aux inondations, comme pour l'arrosement, l'on n'obtiendra rien de bien satisfaisant qu'en associant les propriétaires riverains. C'est par des syndicats ainsi institués sur quelques points qu'on a

réalisé les plus heureux effets. Encore un autre motif pour appliquer les syndicats au gouvernement des cours d'eau. Ces associations seraient volontaires autant que possible; mais, en cas d'obstination, elles seraient rendues obligatoires. Comme l'endiguement serait une opération presque toujours profitable, cette clause comminatoire serait rarement appliquée, mais elle est indispensable pour rabaisser des prétentions égoïstes, des rivalités, des jalousies, tous les détestables sentiments enfin d'après lesquels trop de personnes aiment mieux porter préjudice à leur voisin que de se prêter à une œuvre qui l'enrichirait, même lorsqu'elles auraient, pour leur propre compte, du bénéfice à en attendre.

Résumons-nous : il faut pourvoir à ce que cette portion de domaine public, qui est composée des eaux courantes, et qui a été presque complétement négligée jusqu'à ce jour, soit mieux mise à profit pour l'irrigation et aussi pour les manufactures. Cette loi devrait être complète. Elle devrait autoriser la formation des syndicats par ordonnance royale. Elle aurait à régler la police des cours d'eau, ou plutôt à l'organiser, car elle est nulle aujourd'hui, et de là mille non-valeurs, mille dommages ; elle devrait créer un personnel spécial d'agents voyers, chargés de l'entretien, du curage et de l'aménagement des cours d'eau sous la surveillance et la direction des ingénieurs des ponts et chaussées. Elle préviendrait les empiétements des riverains, qui, dans certains départements, s'empressent de s'emparer des moindres alluvions accidentellement déposées pendant les crues, et de les fixer par des plantations, au risque d'obstruer les cours d'eau, d'en empêcher l'écoulement et de causer à tout le monde, aux usines, à l'agriculture et à eux-mêmes un tort considérable.

Nous avons un code forestier; il nous manque un

code des eaux. Peu d'actes législatifs exerceraient autant d'influence sur le développement de la prospérité publique, et celui-ci est demandé de toute part. Une pareille loi générale, accouplée à des lois spéciales de travaux publics pour le creusement de certains grands canaux d'irrigation que l'administration a déjà fait étudier, pour l'établissement d'immenses réservoirs dans les vallées des Pyrénées, des Alpes, du Jura, des Vosges et de nos autres chaînes de montagnes, aurait d'immenses effets. Et il n'y a, peut-être, qu'une médiocre exagération dans ces paroles que l'enthousiasme pour l'irrigation arrachait à un habile agronome, M. Auguste de Gasparin, dans un rapport au conseil général d'agriculture, « que les sources de nos montagnes et nos fleuves majestueux roulaient annuellement trois milliards à la mer, et qu'une pensée et une volonté fortes pourraient les fixer sur notre territoire. »

Note 15. (Page 100.)

De la possibilité d'un chemin de fer de Paris à Toulouse par le Centre.

L'impossibilité d'établir le chemin de fer du Centre par Toulouse n'est qu'une fiction ; les études faites l'ont démontré. — Les obstacles qui existent peuvent être vaincus. — Énumération des difficultés qu'opposeraient les montagnes du Centre; aperçu topographique et hydrographique sur le pays. — Souterrains et tranchées à établir, relativement peu étendus. — Tracé proposé. — Faîte situé entre la Dordogne et le Lot; routes montueuses et difficiles qu'y ont fait passer à tort les anciens ingénieurs. — Allongement de tracé peu considérable eu égard à la longueur du chemin de Paris à Toulouse. — Rampes et courbes généralement modérées. — Jusqu'à Confolens, le chemin de fer de Toulouse eût pu se

confondre avec celui de Bordeaux; il eût desservi ainsi les deux métropoles du Sud-Ouest. — C'eût été une transaction rationnelle, équitable et avantageuse au pays.

Jusqu'à ce jour, en l'absence d'études suffisamment exactes, on pouvait penser que le chemin de Paris à Toulouse par le Centre était peu praticable; mais, au moment ou nous parlons, par suite d'études qui ont eu lieu, l'hiver dernier (1841-42), par les soins des localités, sous la direction d'un habile ingénieur, M. Teissèrenc, et qui méritent confiance, il devient constant que l'impossibilité alléguée du chemin de Paris à Toulouse à travers la région centrale, impossibilité qui s'était, on ne sait comment, accréditée dans l'opinion, est de la fiction toute pure. Ces études, dont les résultats viennent d'être exposés par l'ingénieur qui les a surveillées, constatent que les obstacles naturels distribués le long de la ligne, peuvent être, sans beaucoup de peine, les uns tournés, les autres vaincus.

Ces obstacles sont accumulés dans l'espace compris entre les plaines du Berry et celles au milieu desquelles Montauban est bâtie. Ils sont au nombre de trois, savoir: 1° le premier gradin des montagnes du Centre, qui borne au midi le département de l'Indre; 2° les croupes qui séparent la Vienne supérieure du bassin de la Dordogne; 3° le pays difficile situé entre la Dordogne moyenne et le Lot. Nous pourrions mentionner pareillement le passage de la vallée du Lot aux riches plaines de Montauban; cependant il est à croire qu'il suffirait là d'un moindre effort.

Or voici ce qui résulte des nivellements et des explorations topographiques qui viennent d'avoir lieu, et de la discussion d'opérations géométriques antérieures:

1° L'obstacle provenant du contrefort des montagnes

du Centre, qu'on rencontre en sortant du Berry quand on s'avance vers le Sud, est aisé à tourner. Il n'y a qu'à se jeter à droite, du côté de la Vienne, vers Confolens, à la limite des départements de l'Indre, de la Charente et de la Vienne. On remonte ensuite la Vienne jusqu'à la Briance, et on est alors à peu de distance du bassin de la Dordogne; 2° pour atteindre la Vézère, à partir des sources de la Briance, ou, en d'autres termes, pour passer de la vallée de la Vienne dans celle de la Dordogne, il ne faudrait qu'un souterrain de 1,400 mètres, c'est-à-dire trois ou quatre fois plus court que les tunnels pratiqués pour d'autres chemins de fer. Ce souterrain serait précédé de tranchées peu étendues (la plus longue aurait 1,300 mètres), dont la profondeur maximum serait de 18 mètres, ce qui n'a rien d'exorbitant. Le point culminant entre la Vienne et la Dordogne serait le plus élevé de toute la ligne de Paris à Toulouse. Dans l'hypothèse la moins favorable, il serait à 404 mètres au-dessus de la mer. On sait, que, sur le chemin de Paris à Dijon, par les divers tracés, on s'élève à 381 mètres, 397 mètres, 398 mètres.

Au sortir du souterrain ménagé au col de la Porcherie, entre la Briance et la Vézère, on se trouverait dans un pays relativement facile. On passerait de la Vézère à la Corrèze, qu'on suivrait pendant un certain espace, en desservant Tulle; de là, par le vallon de la Sourdoire, on déboucherait dans la vallée de la Dordogne, et on se trouverait alors en présence du plus formidable de tous les obstacles qui se présentent sur la ligne entière : il s'agirait de gravir les montagnes situées entre la Dordogne et le Lot.

Non seulement il y a là un faîte à franchir, comme c'est généralement le cas entre deux vallées, mais la crête qui sépare la Dordogne du Lot se croise avec une

arête de soulèvement d'un difficile abord, qu'il faut ou couper, ou percer, ou tourner en même temps que la crête. Les ingénieurs qui autrefois tracèrent les routes de cette contrée, cédant à un amour malavisé pour la ligne droite, ont surmonté cette crête sans s'inquiéter de la rapidité des rampes, et sans examiner si, moyennant un détour, ils ne parviendraient pas à diminuer la roideur des pentes ; de là des chemins montueux et malaisés. Tous les voyageurs qui ont suivi la route de poste de Paris à Toulouse, rapportent du département du Lot l'opinion que c'est une contrée inaccessible. Et c'est sans doute pour avoir couru la poste sur cette route désespérante, qu'à la session dernière (1841-42) les membres de la commission des chemins de fer de la Chambre des députés se sont crus en droit de dire, d'après leur *expérience personnelle*, qu'il ne fallait pas songer à conduire par là un chemin de fer.

De la rapidité des rampes de la route royale entre Souillac et Cahors, il ne résulte pourtant rien, si ce n'est que cette route fut jadis l'ouvrage d'ingénieurs inexperts. D'après les renseignements nouveaux, fournis par les dernières études, en se résignant à un allongement de tracé qui serait insignifiant eu égard à la longueur totale du trajet de Paris à Toulouse, on rentre à peu de chose près, entre la Dordogne et Cahors, dans les conditions des tracés ordinaires.

Ainsi dirigé, le chemin de fer de Paris à Toulouse, sous le rapport des pentes et courbes, resterait dans les limites regardées comme les plus rassurantes ; le maximum des pentes serait de cinq millimètres ; c'est la pente du chemin de Versailles (rive droite). Une ou deux fois par exception il faudrait *peut-être* se résigner à une pente de six ; mais le chemin d'Orléans, ligne-mère, tige importante, offre à Etampes une rampe de

huit. Les courbes auraient des rayons de 500 mètres au moins, et presque partout on pourrait se tenir fort au-dessus de ce minimum. Pour acheter tous ces avantages, il ne faudrait nulle part de ces travaux inouïs que l'ingénieur n'entreprend qu'avec hésitation, et qui sont propres à inspirer aux chambres, gardiennes du Trésor, un légitime effroi. Sur la totalité de son parcours, le chemin n'exigerait pas, à beaucoup près, un ensemble d'ouvrages d'art comparable à ce que réclame le chemin de fer six fois plus court de Marseille au Rhône. Et pourtant nous n'en avons encore qu'un avant-projet, que des études nouvelles amélioreraient incontestablement.

Mais ce tracé aurait un autre avantage inappréciable: jusqu'à Confolens, c'est-à-dire sur près de la moitié de son parcours, il pourrait servir de chemin de Bordeaux. Les départements du Centre se bornaient à demander, lors de la session dernière, qu'on l'exécutât seulement comme chemin de Bordeaux. Ils se résignaient à attendre pour le prolongement au-delà de Confolens. Ils se contentaient d'une espérance. Il y avait cependant assez de raisons qui militaient en faveur de l'amoindrissement du réseau, pour que cette transaction fût acceptée.

Note 16. (Page 103.)

Des salles d'asile en 1846.

Influence morale sur les classes ouvrières.—Rapport de M. Villemain, ministre de l'instruction publique, sur les salles d'asile. — Statistique des salles d'asile par département.

Les salles d'asile sont des institutions dignes de toute la sollicitude de ceux qui s'inquiètent de l'amé-

lioration du sort des classes souffrantes et des progrès de la morale publique. Elles substituent, pour les classes ouvrières, à l'éducation de la famille, une éducation collective bien supérieure, du point de vue de l'instruction, et non moins préférable, en ce qui concerne ces classes, sous le rapport de la moralité. Car, particulièrement dans les grandes villes, Dieu sait quels exemples beaucoup de parents nécessiteux donnent à leurs enfants; Dieu sait quels préceptes ils leur inoculent, et quels soins ils donnent à ces jeunes âmes. Les salles d'asile répandent parmi les enfants qui les fréquentent des habitudes de discipline et d'obéissance trop rares aujourd'hui dans toutes les classes. L'un des plus grands services qu'on puisse rendre à notre patrie, c'est d'y multiplier ces utiles établissements. A cet égard cependant la progression est bien lente. On en jugera par l'extrait suivant du rapport adressé au Roi par M. Villemain, ministre de l'Instruction publique, sur la situation de l'instruction primaire en 1840:

« Il y avait, en 1837, dans 172 communes, 261 salles d'asile, recevant ensemble 29,214 enfants. On trouve maintenant (1840) dans 352 communes, 555 salles d'asile recevant ensemble 50,986 enfants (1): il y a donc en ce moment, de plus qu'en 1837, 294 salles d'asile et 21,471 élèves. Les communes ont consacré à l'entretien de ces modestes établissements la somme de 245,631 francs. Sur une honorable initiative partie de la Chambre des députés (2), un crédit de 200,000 fr. a été ajouté, pour le même objet, à la loi des finances

(1) Sur ce nombre, 263 salles d'asile étaient convenablement disposées et avaient un mobilier complet.

(2) L'honorable député qui a rendu ce service à la chose publique est M. Benjamin Delessert, qu'ensuite, en 1842, deux colléges électoraux ont successivement refusé de renvoyer à la Chambre élective.

de 1841, et reproduit dans le budget de 1842. Cette somme, distribuée, à titre de secours et d'encouragement, aux communes qui feront des dépenses d'acquisition et de construction pour de nouvelles salles d'asile, est un moyen assuré d'en étendre le nombre. Ce résultat se fait déjà sentir; indépendamment de plusieurs créations récentes, il y a en ce moment 79 projets de nouvelles salles d'asile soumis à l'examen du Conseil royal de l'instruction publique.

» La direction des salles d'asile déjà fondées est généralement bonne, les soins de santé et de surveillance y sont bien entendus, et rien n'est négligé pour que les enfants soient traités avec douceur, dirigés dans leurs jeux, occupés sans fatigue, et surtout ne reçoivent que des impressions salutaires. Les règlements préparés à cet effet, et approuvés en Conseil royal de l'instruction publique, sont d'une exécution facile et sûre. La commission supérieure des salles d'asile, formée de dames que préside un membre du Conseil, s'occupe avec un grand zèle d'une foule de détails bien compris par les mères; et la surveillance assidue des dames inspectrices seconde dignement les efforts de la commission. Les conseils municipaux et les comités de plusieurs villes se montrent également animés du zèle le plus louable; et, dans ce nombre, il faut citer le comité central de Paris, qui a provoqué des subventions considérables pour la création des asiles. Et toutefois, Sire, ce n'est pas sans un vif regret qu'il me faut avouer que, malgré de récents et heureux efforts, une création si utile, si chrétienne, est encore si peu répandue, comparativement à la grandeur des besoins. Sur 555 salles existant aujourd'hui, 286 sont dans l'état le plus prospère, et le reste s'améliore; mais combien de villes, combien de centres de population manufacturière et

agricole où cette institution manque encore, et où elle serait facilement praticable ! L'exemple que viennent de donner à cet égard nos Chambres législatives ne saurait être trop recommandé à l'émulation des autorités locales. Multiplier les salles d'asile, c'est servir le pays autant que l'humanité ; c'est diminuer les chances prématurées de vagabondage et de vice ; c'est préparer à la patrie le trésor inépuisable d'une jeunesse plus saine, plus morale, plus vigoureuse pour la paix et pour la guerre. Votre Majesté approuvera donc que de nouveaux efforts soient dirigés dans ce sens. La France n'a pas de taxe des pauvres ; mais il serait digne d'elle de s'imposer quelques sacrifices pour ménager des moyens de préservation aux enfants des pauvres, et pour lier, autant que cela est possible et nécessaire, l'institution des salles d'asile à celle des écoles primaires. »

D'après le relevé officiel de 1840, le Loiret est de tous les départements celui qui a le plus grand nombre de salles d'asile.

Il en compte	67	dans	24	communes,	fréquentées par	1,615 enfants.
La Seine en a	42	—	29	—	—	6,532
La Marne,	36	—	22	—	—	1,427
L'Isère,	32	—	3	—	—	1,636
Seine-et-Oise,	23	—	20	—	—	2,170
Le Nord,	21	—	13	—	—	2,457
Le Pas-de-Calais,	19	—	14	—	—	545
Le Bas-Rhin,	18	—	5	—	—	2,040
Les Landes,	18	—	»	—	—	327
L'Hérault,	18	—	15	—	—	1,940

Il y a trois départements qui en possèdent de 10 à 15 ; ce sont : la Vienne, la Gironde, la Meurthe.

Dix-huit départements en ont de 5 à 10 ; ce sont : le Rhône, le Haut-Rhin, le Finistère, le Gard, la Haute-Garonne, les Vosges, la Moselle, Maine-et-Loire, Seine-et-Marne, l'Yonne, la Loire, l'Oise, les Bouches-du-

Rhône, la Charente, Eure-et-Loir, la Seine-Inférieure, la Meuse, le Tarn.

Onze en ont 4 : l'Ain, l'Aisne, le Calvados, le Cher, la Drôme, Ille-et-Vilaine, le Jura, le Morbihan, la Sarthe, la Seine-Inférieure, les Deux-Sèvres.

Dix en ont 3 : l'Allier, la Charente-Inférieure, la Corrèze, la Côte-d'Or, l'Eure, l'Indre, l'Indre-et-Loir, la Meuse, Tarn-et-Garonne, Vaucluse.

Dix en ont 2 : l'Ardèche, l'Aube, l'Aveyron, la Mayenne, l'Orne, le Puy-de-Dôme, les Basses-Pyrénées, les Hautes-Pyrénées, la Somme, le Var.

Treize n'en ont qu'une : les Hautes-Alpes, l'Ariége, l'Aude, la Creuse, la Dordogne, le Doubs, le Gers, Loir-et-Cher, Lot-et-Garonne, la Lozère, la Haute-Marne, la Vendée, et la Haute-Vienne.

Onze départements n'en possèdent encore aucune; ce sont : les Basses-Alpes, les Ardennes, le Cantal, la Corse, les Côtes-du-Nord, la Haute-Loire, le Lot, la Nièvre, les Pyrénées-Orientales, la Haute-Saône, et Saône-et-Loire.

En 1840, le nombre d'enfants correspondant à une salle d'asile était, en moyenne, pour l'ensemble du royaume, de 92. Dans le département des Landes, il n'était, si les chiffres officiels cités plus haut sont bien exacts, que de 18. Dans le Nord, au contraire, il était de 117; dans le département de la Seine, de 155.

Note 17. (Page 103.)

Instruction primaire à Paris.

Ce serait pourtant s'abuser que de croire que l'instruction primaire est stationnaire à Paris; elle s'y est au contraire beaucoup étendue depuis dix ans.

Dans son discours du 24 juillet 1839 à la Chambre de commerce de Paris, le préfet de la Seine, M. de Rambuteau, s'exprimait ainsi à l'occasion des améliorations apportées à l'instruction primaire :

« L'instruction primaire continue à exercer une salutaire influence parmi les classes ouvrières. En 1838, plus de 25,000 enfants et plus de 6,000 adultes ont été admis dans les écoles qu'entretient la ville de Paris, et pour lesquelles elle paie une somme de 800,000 francs par an. Pour donner une idée de l'immense progrès que l'instruction primaire a fait parmi le peuple, il suffira d'un seul chiffre : en 1839, la population des écoles est de 17,000 enfants plus forte qu'en 1833.

» Les familles apprécient chaque jour davantage l'instruction qui est ainsi offerte gratuitement, et les ouvriers, les apprentis, les artisans, après une journée laborieuse, semblent se délasser de leurs travaux en consacrant leur soirée à l'étude du dessin linéaire, du modelage, et des éléments d'architecture, acquérant ainsi bientôt cette supériorité d'exécution qui fait rechercher nos produits d'art pour modèles par toutes les nations de l'univers. »

Et le 23 décembre 1841, le même magistrat, s'adressant également à la Chambre de commerce, résumait ainsi les progrès accomplis depuis 1832 :

« Quant à l'instruction publique, les établissements de ce genre étaient, en 1832, au nombre de cinquante seulement, et n'étaient portés au budget communal que pour une somme de 184,000 fr. Depuis cette époque, une mesure importante, qui a eu les plus heureux résultats, a centralisé sous la direction de l'administration municipale les salles d'asile et les écoles simultanées, et de cette centralisation est résultée une

» impulsion remarquable. Aujourd'hui, le nombre des » établissements primaires s'élève à 206, recevant » 37,851 élèves, et le montant du crédit annuel affecté » à cette partie s'est élevé successivement jusqu'à » 934,547 francs, qui est la somme portée au budget » de 1842. En résumé, dans la période de neuf années » qui vient de s'écouler de 1833 à 1842, la dépense to- » tale des établissements primaires est de 4,985,398 fr. »

Note 18. (Page 110.)

A l'époque où a été écrite cette lettre, le ministère du commerce et des travaux publics n'avait pas été dédoublé.

Note 19. (Page 130.)

En vertu d'une loi de 1841, six paquebots destinés au service direct de Marseille à Alexandrie, et devant faire le trajet en huit jours, sont actuellement en construction.

Note 20. (Page 131.)

Navires à vapeur en service régulier dans la Méditerranée.

Statistique des bateaux à vapeur en service régulier sur la Méditerranée. — Bateaux à vapeur de la mer Noire et du Danube.

Voici le relevé des bateaux à vapeur qui, à la fin de 1841, étaient employés à des services réguliers sur la Méditerranée; il en est d'autres qui en fréquentent les ports, et notamment celui de Marseille; mais je ne les cite pas, parce qu'ils ne font pas de service régulier; les bateaux à vapeur entre Marseille et le Rhône ne sont pas compris non plus dans ce relevé; on peut les

considérer comme appartenant à la navigation intérieure.

BÂTIMENTS FRANÇAIS.

Bateaux à vapeur de la marine royale partant de Toulon, faisant le service d'Alger, et remplissant diverses missions dans le Levant (de 160 chevaux); un départ par semaine pour Alger.	17
Paquebots du Levant dépendant de l'administration des Postes (160 chevaux); un départ tous les dix jours.	10
Bateaux de la compagnie Bazin, faisant le service de Marseille en Italie et de Marseille à Alger, *le Pharamond* et *le Sully*, (de 80 à 120 chevaux), et *le Charlemagne* (de 160).	3
Bateaux de la compagnie Gérard, de Toulon à Bastia et à Ajaccio (50 chevaux); deux départs par semaine.	3
Bateaux de Marseille à Cette et à Agde, *le Rhône*, *l'Hérault*, *le Marseillais* (de 80 chevaux), de MM. Théron et Chancel, et *le Nantes et Bordeaux*, de M. Ségur.	4
Bateaux de Marseille aux côtes d'Espagne; *le Phénicien*, *l'Océan*, *la Méditerranée*, *le Rubis*, et *le Phocéen* (de 50 à 140 chevaux).	5
Bateau de la Corse à Livourne, *le Napoléon* (de 50 chevaux).	1
	43

BÂTIMENTS NON FRANÇAIS.

Paquebots anglais de la marine royale, dirigés de Gibraltar à Corfou par Malte, de Marseille à Malte, et de Malte à Alexandrie.	5
Bâtiments autrichiens du *Lloyd*, dirigés, les uns	
A reporter.	5

Report. 5

de Trieste sur Constantinople en passant par Corfou, Patras, Athènes, Smyrne : un départ tous les quinze jours ; les autres de Constantinople à Alexandrie par Rhodes (de 100 à 160 chevaux). 6

Bateaux de la compagnie du Danube, allant de Constantinople à Salonique et à Smyrne ; un départ par semaine (de 80 à 160 chevaux). . . . 2

Bâtiments grecs allant d'Athènes à Syra (de 50 à 70 chevaux). 2

Bateaux du gouvernement Sarde, de Gênes à Cagliari (Sardaigne), de 60 à 100 chevaux. . . . 2

Bateaux sardes, *Virgilio*, *Iberia* (de 150 chevaux); *Castor* (de 200 chevaux); côtes d'Italie et Marseille. 3

Bateaux napolitains, de Marseille à Naples, *le François Ier*, *Marie-Christine* (de 120 à 160 chevaux), *le Montgibello* (de 240 chevaux), service décadaire. 3

Bateaux toscans, *le Léopoldo II* et *Maria-Antonietta*, des côtes d'Italie à Marseille (de 120 chevaux), *le Lombardo* (de 240 chevaux), service hebdomadaire 3

Bateaux du roi de Naples, allant de Naples en Sicile et à Malte, et de Naples à Marseille, *le Ferdinand II*, *le Véloce*, *le Neptune*, *le Saint-Wenefredé* (de 80 à 120 chevaux). 4

Bâteaux espagnols, de Marseille en Espagne, *el Balear*, *el Mercurio* et le *Delphin* (de 80 chevaux). 3

Total des bâtiments non français.	33
Total des bâtiments français.	43

Total général des bateaux à vapeur de la Méditerranée, employés à des services réguliers. 76

En outre, il existe sur la mer Noire plusieurs lignes; l'une, organisée par une compagnie russe à qui l'empereur Nicolas a donné deux navires avec un privilége et une subvention, faisant le service entre Constantinople et Odessa, emploie trois bâtiments; un autre va deux fois par semaine d'Odessa à la mer d'Azow. La compagnie autrichienne du Danube a un bateau de Constantinople à Trébisonde, relâchant à Synope et Samsoun. Une compagnie de négociants anglais a un autre bateau dans la même direction.

Enfin la compagnie du Danube a un paquebot entre Galatz et Constantinople, correspondant avec les bateaux qui remontent par le Danube de Galatz à Vienne. (Extrait de l'*Essai sur le commerce de Marseille*, par M. Julliany.)

Note 21. (Page 139.)

Le service direct sur Alexandrie réclamé ici, a été voté par les Chambres en 1841, comme nous l'avons déjà dit, *note* 19.

Note 22. (Page 139.)

L'extension du service d'Alexandrie jusqu'à Beyrout est comprise dans la loi du service direct d'Alexandrie.

Note 23. (Page 140.)

L'Angleterre cependant, à l'aide de puissants navires et d'une meilleure entente des quarantaines, nous dispute la propriété du chemin de l'Inde et de l'Asie. Malgré la longueur du détour du détroit de Gibraltar, on va d'Alexandrie à Southampton en seize jours.

Note 24. (Page 140.)

Offres de l'industrie privée pour le service des paquebots de la Méditerranée.

On assure qu'une compagnie a offert, il y a peu de temps (1842), de se charger de tout le service des paquebots de la Méditerranée, y compris le nouveau service sur Alexandrie et Beyrout, et en y ajoutant le service de la mer Noire et celui des côtes de la Péninsule jusqu'à Lisbonne, moyennant une subvention annuelle de 2,500,000 francs. L'État eût fourni les navires.

On sait que la compagnie anglaise des Antilles et de l'Amérique centrale, qui emploie quatorze navires, touche une subvention de 6 millions; mais les navires lui appartiennent.

Note 25. (Page 142.)

Service entre Marseille et la Corse. Paquebots particuliers entre Marseille et Alger.

A l'égard de la Corse, l'amélioration réclamée ici a été votée en 1841. Trois beaux paquebots de 120 chevaux feront le service de Marseille en Corse. Quant à Alger, les bateaux à vapeur de l'État continuent à partir de Toulon. Un service spécial partant de Marseille vient d'être organisé par la compagnie Bazin, qui y consacre deux de ses navires, *le Pharamond* et *le Sully*. Il y a lieu de croire que cette concurrence fera apporter des perfectionnements au service dépendant de l'État entre Toulon et Alger, si même il ne décide l'État à établir des paquebots entre Alger et Marseille.

Note 26. (Page 146.)

Ce n'est encore qu'un projet en 1842.

Note 27. (Page 149.)

Ces règlements sanitaires abusifs ont été réformés par diverses ordonnances dues à M. Cunin-Gridaine, alors, comme aujourd'hui, ministre du commerce. Les bulletins de santé ne sont plus exigés des passagers pour la traversée entre les ports français de la Méditerranée.

Note 28. (Page 150.)

Il avait été question d'une conférence à cet effet, entre les puissances riveraines de la Méditerranée. Il ne paraît pas que jusqu'à présent (1842) cette conférence ait été ouverte.

Note 29. (Page 151.)

L'événement n'a pas justifié l'éloge donné ici aux Havrais. La loi de 1840, qui a créé les bateaux à vapeur transatlantiques, portait qu'une subvention de 1,200,000 francs serait accordée à la compagnie qui se chargerait d'établir avec cinq navires une ligne de paquebots à vapeur entre le Havre et New-York. Le commerce du Havre n'a pas répondu à cet appel, n'a pas accueilli ces avances. Il faudra que l'État organise complétement à ses frais ce service, pourtant tout commercial, qui semblait devoir être fructueux.

Note 30. (Page 151.)

La loi des ports de 1839 a pourvu à cette amélioration, mais d'une manière insuffisante encore, eu égard aux futures destinées du Havre et même à son importance présente.

Note 31. (Page 153.)

Création des paquebots transatlantiques.

Pendant la session de 1840, les Chambres ont voté la création d'un système de paquebots transatlantiques conçu sur une grande échelle. Le vote a d'ailleurs été inspiré, à tort, j'ose le dire, comme la proposition du gouvernement, par des considérations militaires. On a voulu avoir des navires à deux fins, propres à faire l'office de paquebots en temps de paix, et celui de bâtiments de combat en temps de guerre. On aura par là de mauvais marcheurs et de mauvais instruments de guerre, car jusqu'à présent le bateau à vapeur n'est qu'un agent commercial. On n'a pas encore déterminé la forme qui l'appropriera à la guerre. A cet effet, il serait indispensable de le débarrasser de ses roues motrices, qui offrent trop de prise aux projectiles; mais on n'a pas découvert encore un moyen convenable pour les remplacer, quoique, en ce moment, on s'entretienne des heureux résultats obtenus en substituant à ces roues une sorte de vis d'Archimède placée à l'arrière du navire.

La loi de 1840 a accordé à Marseille les deux cinquièmes du service de l'Amérique centrale et des Antilles, douze départs par an sur trente. Elle prétendait à mieux, et une étude attentive de la question avait con-

vaincu d'excellents juges, et notamment la majorité de la commission administrative, qu'elle méritait d'en avoir la principale part. Bordeaux pourtant a eu dix-huit départs sur trente.

Note 32. (Page 164.)

De la navigation de Marseille.

Mouvement du port en 1837, 1840 et 1841. — Effectif de la marine marchande de Marseille et de l'ensemble des ports du royaume, en 1841. — Tonnage comparé des arrivages de Marseille, du Havre, de Bordeaux et de Nantes. — Mouvement du port de Liverpool.

Dans le tableau de la navigation française publié par l'administration des douanes, on voit qu'en 1837, en ne comptant que la navigation faite concurremment avec l'étranger, et par bâtiments chargés, sur 2,063 navires jaugeant 352,183 tonneaux entrés à Marseille, 1,584 jaugeant 227,956 tonneaux étaient étrangers; et que sur 2,022 navires jaugeant 275,852 tonneaux sortis chargés, il y en avait 1,147 jaugeant 169,078 tonneaux sous pavillon étranger.

Pour 1841 on a les résultats suivants, en se restreignant toujours à la navigation faite en concurrence avec l'étranger, et aux navires chargés:

	ENTRÉE.		SORTIE.		TOTAL.	
	Navires	Tonneaux.	Navires	Tonneaux.	Navires	Tonneaux.
Navires français. .	1,089	148,219	950	126,120	2,039	274,339
— étrangers .	2,223	349,450	1,637	235,289	3,860	584,739
Totaux. . .	3,312	497,669	2,587	361,409	5,899	859,078

Au 1er janvier 1842, Marseille possédait 638 navires

jaugeant ensemble 56,194 tonneaux. L'effectif de la marine commerciale de la France était alors de 13,276 navires jugeant 580,079 tonneaux.

En 1840 et 1841, nos quatre principaux ports ont reçu (navigation de concurrence et navigation réservée réunies, mais non compris le cabotage), savoir :

	1840.		1841.	
	NAVIRES entrés (chargés)	TONNAGE.	NAVIRES entrés (chargés)	TONNAGE.
Marseille.	3,354	474,587	3,490	531,643
Le Havre.	1,340	368,920	1,549	370,908
Bordeaux.	825	135,639	833	140,729
Nantes.	515	70,629	531	63,730(1)

Voici ce qu'a été, de 1839 à 1841 inclus, le mouvement du port de Liverpool, cabotage non compris.

ANNÉES.	NAVIRES ENTRÉS.		VALEURS	
	NOMBRE.	TONNAGE.	IMPORTÉES.	EXPORTÉES.
1836	2,400	714,660	712,195,400	722,170,800
1837	2,467	752,165	699,238,000	434,634,000
1838	2,761	913,855	822,114,000	558,982,000
1839	3,183	908,658	780,646,000	739,177,000
1840	3,080	1,003,405	789,362,000	776,312,000
1841	3,037	954,394	583,258,400	789,526,000

(1) Pour aider à se rendre compte de la force relative du tonnage de ces ports, on fait remarquer ici que le tonnage général du commerce maritime de la France, cabotage non compris, a été, en 1841 (navires chargés), à l'entrée, de 1,823,960 tonneaux, et, à la sortie, de 1,268,818 ; total, 3,092,178 tonneaux.

Les navires entrés et sortis *sur lest* jaugeaient 870,000 tonneaux.

Quant au cabotage, l'ensemble de cette navigation spéciale a donné, en 1841, un total de 2,424,040 tonneaux.

Note 33. (Page 166.)

Tableau comparatif des droits de douanes de toute espèce, **y compris ceux de consommation sur les sels, perçus dans les ports de Marseille, le Havre, Bordeaux et Nantes, pendant chaque année, de 1820 à 1841.**

ANNÉES.	MARSEILLE.	LE HAVRE (1).	BORDEAUX.	NANTES.
1820	14,147,073	17,363,780	17,857,897	11,249,922
1821	12,821,870	17,682,295	15,059,841	10,778,699
1822	15,518,583	19,224,977	16,030,118	11,092,124
1823	14,997,002	17,960,817	12,668,841	10,331,470
1824	20,028,954	24,862,752	14,483,900	11,808,236
1825	20,834,193	19,082,045	13,147,968	11,352,102
1826	22,018,499	24,765,529	13,861,638	14,281,788
1827	21,839,520	22,174,173	13,122,672	14,302,295
1828	24,315,402	23,476,635	14,341,387	15,350,892
1829	21,620,290	26,194,558	14,478,740	13,883,739
1830	23,249,621	23,156,815	13,421,724	11,509,271
1831	23,940,301	22,410,689	13,761,953	15,100,374
1832	28,946,184	26,947,535	13,152,392	12,546,907
1833	28,328,155	25,238,758	12,924,941	11,593,910
1834	27,498,776	21,179,289	12,809,811	10,800,382
1835	26,147,527	17,489,427	12,869,891	9,930,361
1836	27,074,936	16,664,014	12,619,491	9,585,963
1837	28,631,876	18,814,276	13,390,393	10,881,244
1838	30,116,055	20,272,962	12,353,867	10,903,613
1839	29,624,844	17,305,873	12,112,252	10,357,611
1840	30,237,485	24,191,444	12,661,165	11,125,501
1841 (2)	31,117,402	23,537,526	14,642,426	11,962,515

(1) La diminution qui se remarque dans les droits de douane perçus au Havre, à partir de 1834, provient des acquittements qui ont lieu à Paris, depuis la création des entrepôts dans cette ville. On sait que des deux entrepôts qui avaient été établis à Paris, en 1833, il n'en subsiste aujourd'hui qu'un seul, celui *des Marais*, dans lequel le mouvement d'affaires s'est constamment accru.

(2) Voici comment se décomposait, en 1841, pour chacun des ports, la somme totale perçue tant sur les douanes que sur les sels :

Marseille.	Douanes,	30,517,785 fr.	sels,	599,617 fr.
Le Havre.	—	23,417,068	—	120,458
Bordeaux.	—	12,120,228	—	2,522,198
Nantes.	—	7,402,706	—	4,559,809

Note 34. (Page 167.)

Lenteurs et difficultés des opérations de la douane de Marseille.

J'emprunte à l'ouvrage cité plus haut de M. Julliany la note suivante :

« Malgré les louables efforts de l'administration, les opérations de la douane jointes à celle de l'octroi font toujours perdre au commerce un temps qui pourrait et devrait être abrégé. Toute perte de temps se résout pour le négociant en une perte d'argent. Croirait-on qu'une balle de soie qui vient en quarante-huit heures de Naples pour se rendre à Nîmes en quinze heures, est retenue dans le port trois ou quatre jours? (Avant que M. Duverger fût directeur des douanes, c'était cinq jours.) Si c'est aux bureaux de Paris que l'on a affaire, oh! alors les délais ne comptent plus par jours, mais par mois et par années! Qu'un négociant demande l'admission en franchise de quelques échantillons, de quelques morceaux de fonte pour améliorer les produits de l'industrie française, il écrit au ministre des finances; celui-ci consulte son collègue le ministre du commerce et le directeur des douanes; il écrit ensuite au préfet, celui-ci au maire, qui s'adresse au commissaire de police, lequel fait son rapport au maire qui en fait un au préfet. Le préfet consulte alors la chambre de commerce; après la réponse de celle-ci, il écrit au ministre, qui en réfère au directeur des douanes. Sait-on combien de temps exigent toutes ces écritures, en supposant dans chaque degré de la hiérarchie administrative la bienveillance qu'on est habitué à y rencontrer? Au moins quinze mois! Un négociant de Marseille qui avait fait une pa-

reille demande, apprit au bout de dix-huit mois qu'elle avait été rejetée : et le motif du rejet était dans la substitution d'un mot à un autre, faite, par mégarde, par l'employé de je ne sais quel bureau. »

Note 35. (Page 169.)

Canal de Marseille.

Canal de Marseille à la Durance. — Grands avantages qu'il aura pour Marseille. — Bon exemple que donne Marseille aux autres métropoles en créant elle-même son canal : c'est de la décentralisation bien entendue. — Anciens projets de Craponne, de Vauban, de Floquet. — Plans plus récents de MM. Garella et Bazin ; projet Montricher. — Quantité d'eau nécessaire à l'arrosage du territoire de Marseille. — Fréquentes disettes d'eau qu'il a subies. — Consommation d'eau à Rome, à Paris, à Londres. — Prise d'eau sur la Durance trop réduite par l'administration. — Forces motrices qu'on eût pu obtenir, si elle eût été plus abondante, pour les fabriques de Marseille. — Approvisionnement d'eau qu'il serait possible de former dans les gorges des Alpes ou de leurs contre-forts, pour l'arrosage de la Provence. — Magnifique aqueduc à Roquefavour. — Estimation de la dépense du canal. — Situation présente des travaux. — Zèle et dévouement témoignés pour cette entreprise par M. Consolat, maire de Marseille.

Ce canal, que la ville de Marseille construit à ses frais, amènera de la Durance l'eau nécessaire aux usages domestiques et manufacturiers des Marseillais, à l'arrosage de leurs rues, à l'assainissement de leur port, à l'irrigation de leur territoire qu'effectueront quinze lieues de dérivation, et fournira la force motrice de diverses fabriques. Il aura 82,654 mètres de longueur, dont 15,634 en souterrain. Ainsi, voilà une grande ville qui a entrepris, à ses risques et périls, sans réclamer le concours du gouvernement ni l'assistance du Trésor,

un vaste travail dont elle recueillera les fruits. Marseille donne ainsi aux autres métropoles du royaume un glorieux exemple. C'est de l'indépendance et de la décentralisation conçues dans un esprit tel que les amis de l'ordre et les partisans les plus dévoués du maintien de la grande unité française peuvent hautement y applaudir. D'un autre côté, cette éclatante manifestation atteste que les populations du Midi commencent à vivement sentir l'importance de l'irrigation dans les campagnes, et de la distribution des eaux dans les villes, à la sentir pratiquement et à en vouloir jouir.

Dès le règne de Louis XII il était question d'un canal de Provence, alimenté par la Durance. Cinquante ans après, Craponne, qui s'est immortalisé par la création du canal qui porte son nom, avait conçu le projet d'établir une communication entre la Durance et la mer. Plus tard, par les ordres de Louis XIV, Vauban, qui cumulait les fonctions d'ingénieur militaire et de ministre des travaux publics du grand roi, se préparait à ouvrir un canal destiné à donner à l'aride Provence la richesse et la beauté que lui suppose l'imagination des romanciers; plus tard, disons-nous, Vauban s'apprêtait à exécuter le canal de Provence lorsque la mort vint l'arrêter. Depuis lors, le projet du canal fut repris et abandonné vingt fois. Le duc de Richelieu, en 1751, l'avait pris sous son patronage; un ingénieur distingué, Floquet, avait tracé les plans; les travaux furent commencés et poussés avec une certaine énergie; mais les fonds manquèrent bientôt, et l'entreprise resta suspendue. Il en fut de nouveau question sous Louis XVI, sous la République, sous l'Empire. En 1821, un habile ingénieur des Ponts et Chaussées, M. Garella, se livra à une suite d'études approfondies, qui durèrent plusieurs années. Au tracé de M. Garella vint bientôt s'opposer celui

de M. Bazin. Aujourd'hui enfin, ce sont les plans d'un jeune ingénieur, M. de Montricher, acceptés par le conseil municipal de Marseille et approuvés par le conseil général des Ponts et Chaussées, que le projet de loi recommande.

Pour l'irrigation de mille hectares de terre, sous le ciel de la Provence, il faut une prise d'eau de 660 litres (deux tiers de mètre cube) par seconde. On estime à 6,000 hectares au moins les terrains des environs de Marseille qu'il conviendrait d'arroser; ce serait donc 3 mètres cubes et demi par seconde qu'exigerait le territoire marseillais. Pour donner une idée de cet approvisionnement, nous rappellerons qu'à Paris la Seine, à l'époque des plus basses eaux, roule environ 100 mètres cubes par seconde. D'après les évaluations admises par le conseil-général des Ponts et Chaussées, la Durance n'en aurait jamais moins de 74. Et ce n'est pas tout: les eaux potables et domestiques sont très rares à Marseille. En 1834, le maire se vit obligé d'employer deux compagnies de grenadiers pour garder le filet d'eau que la rivière de l'Huveaune fournissait encore. A diverses reprises, la disette d'eau y a causé des épidémies et des émeutes. Sous le ciel ardent de la Provence, il ne faudrait pas porter à moins de 250 litres par individu la moyenne proportion d'eau quotidiennement indispensable. A Rome, grâce aux magnifiques aqueducs des Césars, restaurés par les papes, les fontaines publiques et privées distribuent mille litres par jour pour chaque habitant. A Londres, sous un ciel bien plus froid, on calcule que la consommation domestique n'absorbe journellement que 40 litres par individu. A Paris, on s'est réduit à 30 litres. Avec un mètre cube d'eau par seconde, on assurerait amplement l'alimentation des maisons et des ateliers de Marseille;

même en y comprenant de belles fontaines publiques et le nettoiement des rues et du port. Avec trois autres mètres cubes, on fournirait à un grand nombre d'usines la force motrice qu'elles réclameraient. Marseille demandait en outre un mètre cube pour l'embellissement et le comfort des nombreuses bastides dont la ville est environnée. La prise d'eau totale devrait donc être de 8 à 9 mètres cubes par seconde, c'est-à-dire, au plus, du huitième de ce que débite la Durance aux plus basses eaux. Pour compenser les pertes d'eaux causées par les filtrations et l'évaporation, le canal devrait emprunter à la Durance un mètre cube de plus par seconde. A ce compte, la prise d'eau eût été de 10 mètres cubes.

Malheureusement la requête de la ville de Marseille avait soulevé beaucoup d'opposition. Il a fallu respecter les droits acquis des propriétaires des canaux d'irrigation dont les prises d'eau se trouvent en dessous de Saint-Paul, point de départ adopté par M. de Montricher. Il a été reconnu nécessaire de laisser à la Durance une certaine quantité d'eau pour la branche septentrionale du canal Boisgelin, appelée canal des Alpines. Par ces motifs, la ville de Marseille n'a été autorisée à puiser dans la Durance que 5 mètres cubes 3/4, qui, en raison des pertes, n'en produiront effectivement que 5. Cette réduction est vraiment exagérée. Le conseil général des Ponts et Chaussées admet que la quantité d'eau roulée par la Durance est de 74 mètres cubes, et qu'il suffit qu'elle en conserve 12 à son embouchure dans le Rhône. Or les concessions actuelles ne s'élèvent qu'à 32 mètres cubes, il en restait donc 30 à concéder. De la part d'une cité qui est le premier port de France, qui compte une population de 170,000 âmes, à qui le plus magnifique avenir est réservé, ce n'était pas une prétention démesurée que

d'aspirer à obtenir 10 mètres cubes. C'est en effet exactement la part qui a été faite à chacun des canaux de Craponne et de Boisgelin. Quoi qu'il en soit, de guerre lasse, les Marseillais ont accédé à ces conditions. Ils renoncent au projet qu'ils avaient formé, de distribuer de l'eau sur tout le parcours de leur canal, et ils garderont pour leur clocher tout ce qui leur aura été attribué. Frappés de ce que le canal débouchait du souterrain de Notre-Dame (hameau situé à deux lieues de Marseille), à une hauteur de 150 mètres au-dessus de la mer, ils avaient pensé qu'avec 5 mètres cubes tombant de cette hauteur, ils auraient une force motrice suffisante pour un nombre considérable de fabriques. Et, en effet, la puissance ainsi créée eût été équivalente à trois mille chevaux. Ils abandonnent cette espérance; ils n'utiliseront leur eau, comme force motrice, qu'autant que l'irrigation de leur banlieue pourra s'en accommoder. A plus forte raison seront-ils obligés d'ajourner les jets d'eau qu'ils avaient rêvés pour leurs bastides. Mais leur cité sera admirablement arrosée et parfaitement approvisionnée, même pour le service courant des fabriques; le port cessera d'être un cloaque infect. D'ailleurs le canal sera creusé de manière à recevoir 10 mètres cubes, et il pourra les emprunter à la Durance, même pendant la majeure partie de l'été; car, grâce aux glaciers des Alpes, dont le tribut augmente pendant l'ardeur de l'été, l'étiage extrême est un accident qui ne dure que quelques jours. Plus tard enfin on se décidera peut-être, pour parfaire l'arrosage du territoire de Marseille et du reste de la Provence, à établir des réservoirs semblables à ceux qui alimentent les canaux de navigation, et où l'on amassera, aux époques de pluie ou pendant la fonte des neiges, d'immenses approvisionnements pour les temps de sécheresse. Nous

l'avons fait remarquer ailleurs, le lac Mœris, de classique mémoire, était une création de ce genre. L'écluse de Caromb, dans le département de Vaucluse, a été construite dans ce but, et a enrichi les cantons voisins, quoiqu'elle n'ait d'eau à accumuler que celle que fournit une petite source. Les empereurs grecs de Constantinople et les sultans leurs successeurs, ont pourvu, par le même moyen, aux besoins de leur capitale; et Mahmoud ajoute maintenant un réservoir à ceux qui existaient avant lui. Que seraient les étangs des environs de Stamboul, les magnifiques réservoirs du canal du Midi et du canal de Bourgogne; que serait le lac Mœris lui-même, cette merveille des Pharaons, en comparaison des gigantesques bassins que l'on pourrait pratiquer, à l'aide de barrages peu dispendieux, dans les vallées profondes des Alpes, et parmi les chaînes plus humbles qui servent aux Alpes de contreforts?

A Roquefavour, non loin de Marseille, ce canal doit offrir un aqueduc, en pierre de taille, qui surpassera les magnifiques ouvrages auxquels l'antiquité, dans son admiration, avait décerné la qualification fastueuse de merveilles du monde. Il aura une hauteur de 80 mètres; c'est, autant que la lanterne du Panthéon, et 14 mètres de plus que la balustrade des tours de Notre-Dame. La longueur de cette construction extraordinaire sera, au couronnement, de 375 mètres. On sait que le célèbre pont du Gard n'a que 50 mètres d'élévation. En ce moment (1842) cette œuvre hardie est en cours d'exécution, sous les ordres directs de M. de Montricher, sans l'intermédiaire d'entrepreneurs. On pense qu'il sera terminé à la fin de 1844. Cent vingt tailleurs de pierre y sont occupés à préparer les matériaux. On a déjà posé des assises d'un mètre et demi de hauteur. M. de Montricher a fait dresser des grues mo-

biles à l'aide desquelles on peut poser sans peine des blocs de pierre de 13 à 15,000 kilogr. Un chemin de fer de 6,000 mètres de longueur a été établi pour le transport des matériaux de la carrière à pied-d'œuvre.

Le canal de Marseille a été estimé par M. de Montricher à 11 millions 600,000 francs. Il est maintenant achevé plus qu'aux deux tiers, et, à moins d'un grand mécompte dans l'audacieuse construction de l'aqueduc de Roquefavour, il y a lieu d'espérer que l'estimation ne sera pas de beaucoup dépassée.

Les travaux ont été vivement et habilement poussés par M. de Montricher. Actuellement (décembre 1842) le canal est ouvert sur 54,000 mètres, dont 12,500 en souterrain.

Parmi les souterrains, au nombre de quarante, trois ont environ 3,500 mètres ; un seul, celui des Taillades, donne de l'embarras, à cause de la grande quantité d'eau qui s'y présente. On vient d'y installer une pompe desservie par une machine à vapeur de cent chevaux, en état d'enlever plus de 500 litres d'eau par coup de piston. Ce souterrain lui-même est pratiqué maintenant sur la moitié de sa longueur.

On compte sur la ligne 230 ponts ou aqueducs, dont 170 sont achevés; parmi ces derniers, il en est un de 25 mètres de hauteur et de 170 mètres de longueur. Deux autres, achevés pareillement, ont 20 mètres d'élévation.

Sur une masse totale de 1,200,000 mètres cubes de déblais, près d'un million sont enlevés, dont 600,000 dans le roc.

86,000 mètres cubes de maçonnerie sont exécutés.

Les dépenses se sont élevées à 9 millions.

Ce serait une grande injustice que de parler de ce canal sans mentionner avec éloge le nom de M. Consolat, maire

de Marseille. Dans ce temps où les fonctions municipales sont si peu attrayantes, où l'on n'y recueille que des soucis et des injures, M. Consolat s'est dévoué aux intérêts de sa cité avec un zèle que les obstacles et les déboires n'ont fait que redoubler. C'est à lui, c'est à sa sollicitude incessante, ingénieuse, infatigable, qu'est due l'entreprise du canal. La modestie de M. Consolat égale son amour du bien public, et c'est pour ne pas la blesser que nous n'ajouterons pas ici mille traits qu'on cite de cet honorable magistrat.

En ce moment la ville de New-York vient de terminer un canal pareil, qui lui amène pour sa consommation les eaux du Croton. Ce canal, d'environ 70 kilom., se recommande, comme celui de Marseille, par un pont-aqueduc fort remarquable, jeté sur la rivière de Harlem; c'est la seule partie de l'œuvre qui soit inachevée. 210 kilom. de tuyaux sont posés dans les rues de la ville. La dépense de l'entreprise est de 60 millions.

Note 36. (Page 170.)

Manifestation de l'esprit d'association à Marseille.

Souscription marseillaise pour l'établissement des paquebots transatlantiques. — Exemple donné antérieurement, lors de la création des paquebots à vapeur de la Méditerranée.

Lorsqu'il s'est agit en 1840 de la navigation à vapeur transatlantique, les négociants de Marseille se sont réunis, et ont souscrit un capital de 6 millions pour organiser un service, peu fréquent à la vérité, entre Marseille et les Antilles et le golfe du Mexique. Ils demandaient une subvention annuelle de 2 millions, ce qui n'avait rien d'exagéré. Mais le gouvernement a tenu

à ce que ce fût une entreprise nationale, à la charge de l'État seul. L'impuissance qu'ont montrée alors les autres grands ports du royaume dans la même circonstance, ajoute à l'éclat de cette démonstration du commerce marseillais.

M. Julliany nous apprend (1) que déjà en 1835, quand il fut question des paquebots de la Méditerranée, une compagnie marseillaise, composée de capitalistes et de négociants honorablement connus, avait proposé d'opérer le service avec dix paquebots, tels que ceux que le gouvernement voulait établir, moyennant une subvention de 1,500,000 francs, en abandonnant à l'État le produit du transport des lettres, évalué à 400,000 francs, ce qui aurait réduit le sacrifice à 1,100,000 francs. Cette compagnie se serait contentée de 600,000 francs, en laissant également au gouvernement le produit de la taxe des lettres, s'il lui avait été permis d'employer des bâtiments d'une force de 100 à 120 chevaux seulement. Dans ce cas le service n'aurait coûté net à l'État que 200,000 francs par an, et l'on aurait économisé les 5,940,000 francs demandés pour frais de construction et d'armement.

La subvention de 600,000 francs, à laquelle se réduisait la compagnie marseillaise, ne représente que la moitié du découvert de l'État.

Note 37. (Page 171.)

Avantages des docks en général, et pour Marseille en particulier. — Célérité, économie, sécurité. — Récépissés ou *Warrants* négociables. — Faculté d'entrepôt.

Les avantages des docks sont faciles à apprécier, dit justement M. Julliany, en en réclamant le bienfait

(1) *Essai sur le commerce de Marseille*, 1 vol., page 194, 2e édit.

pour Marseille; le commerce trouve toute sorte de garanties dans une compagnie responsable. Il est dispensé de toute surveillance, comptabilité, travaux matériels relatifs à la réception, conservation et livraison des marchandises, toujours classées avec ordre et dans les conditions les mieux adaptées à leur nature. Il n'a plus à craindre les vols si fréquents sur les quais. Il a surtout la faculté de disposer de sa marchandise, soit pour la vente, soit pour l'emprunt, sans la déplacer, au moyen des *récépissés* ou *warrants* délivrés par la compagnie, divisés en tel nombre que l'on désire, et susceptibles de transmission par endossement. C'est une belle idée qui honore le génie commercial de l'Angleterre d'avoir ainsi créé des titres représentatifs qui se négocient avec autant de facilité et plus de sécurité qu'une lettre de change, et d'avoir enrichi la circulation d'un capital aussi considérable, aussi réel que celui des marchandises en stationnement sur le marché de Londres.

C'est de la fondation des docks que date en Angleterre la faculté de l'entrepôt accordée aux marchandises étrangères. A Londres, ils ont eu pour effet de diminuer les frais dans la proportion de 80 pour 100.

Note 38. (Page 171.)

De la franchise du port de Marseille.

C'est par les docks qu'on l'obtiendra sous la seule forme qui soit désirable. — Régimes successifs du port. — Entrepôt réel, entrepôt fictif. — Inconvénients du système des entrepôts fictifs. — Napoléon veut faire de Marseille un port franc à l'instar de Gênes, au moyen d'un local spécial affecté à l'entrepôt; refus des Marseillais. — Prérogatives accordées par la Restauration; c'était la franchise à

l'ancienne mode; il a fallu y renoncer. — Un dock n'est autre chose qu'un port franc perfectionné, à peu près tel que l'entendait Napoléon.—Facilités des *Warrants*.—Les docks procureraient à Marseille une grande prospérité.

Avec les ports francs, tels qu'ils existaient autrefois, les villes étaient entourées nécessairement d'une ligne de douanes qui gênait extrêmement les rapports avec l'intérieur du pays et la circulation des habitants dans la banlieue.

Marseille était port franc dès la plus haute antiquité. Jusqu'à François Ier, aucun roi de France ne porta atteinte à cette antique franchise; mais ce prince la viola par un édit de 1539. Charles IX répara l'injustice de son aïeul; mais le fisc renouvela bientôt ses usurpations. Henri III essaya de redresser l'abus. Henri IV restaura les immunités de Marseille; ce qui n'empêcha pas que dans l'anarchie des guerres de la Fronde, tous les droits fussent de nouveau méconnus. Colbert, par un édit de 1669, rétablit Marseille dans son privilége, non sans quelques restrictions. Sous le règne même de Louis XIV, l'édit de 1669 fut en partie révoqué. En fait, quand éclata la révolution, la franchise n'était plus que nominale. La Convention supprima tous les ports francs, et ne laissa subsister que l'entrepôt, dont la durée fut fixée à dix-huit mois. Le 6 messidor an x, un arrêté du gouvernement prolongea de six mois la durée de l'entrepôt et en distingua deux sortes : l'un *réel*, c'est-à-dire sous la clef de la douane, pour les marchandises prohibées, pour celles qui étaient sujettes au certificat d'origine, et pour les denrées coloniales venant de l'étranger; l'autre *fictif*, c'est-à-dire dans les magasins des négociants, pour les denrées et marchandises non prohibées. Ce régime était loin d'accorder les libertés et facilités néces-

saires au commerce actif et détaillé dont Marseille est le centre. Déjà elle en avait fait l'essai malheureux.

Je renvoie à l'ouvrage de M. Julliany le lecteur désireux de connaître en détail l'histoire du port franc de Marseille, jusqu'à la révolution, et même jusqu'à nos jours. J'ajoute seulement quelques mots pour indiquer ce qui s'est passé depuis le commencement du siècle.

Marseille réclama aussitôt contre les nombreuses entraves et les graves inconvénients qui résultent du système des entrepôts adopté par le gouvernement consulaire et subsistant encore aujourd'hui. On conçoit en effet combien ce système est gênant pour la division et la subdivision des parties de marchandises, et pour la manutention. L'état de séquestre où les marchandises sont placées, la difficulté de se procurer à point nommé la clef de la douane, et l'impossibilité de disposer longtemps d'un commis, ne permettent ni de prévenir ni d'arrêter à temps les altérations, les coulages et autres accidents, ni d'expédier ou d'emballer au moment précis. Ce sont sans cesse des pertes de temps, d'argent, de matières et d'occasions propices de vente. Les déclarations, les permis, les visites sont aussi indispensables pour l'article qui paie un droit presque insensible, que pour les marchandises les plus sévèrement prohibées ou les plus fortement taxées sur le tarif.

Napoléon, qui était frappé de tous ces inconvénients, sentait aussi qu'il était impossible, dans l'intérêt même de Marseille, de rétablir la franchise sous son ancienne forme. En 1806, une députation spéciale lui ayant été envoyée par les Marseillais, il témoigna le désir qu'on disposât à Marseille un local convenable pour l'établissement d'un port franc semblable à celui de Gênes. De



la sorte Marseille aurait eu tous les avantages qu'elle possédait jadis; mais le bénéfice de la franchise étant réservé aux marchandises qu'on eût voulu en faire jour, puisque seules elles eussent été placées dans le local spécial du port franc et de ses dépendances, qui eût été clos à cet effet, la ville eût été exempte de la gêne causée par une barrière interposée entre elle et le reste de l'empire. Il y aurait eu, à côté de la ville, et bien séparé d'elle, un quartier franc, une sorte de ville franche, habitée seulement par les marchandises et par un petit nombre d'employés, disposée pour la manipulation, le groupement, la division et la répartition des cargaisons d'arrivage ou de sortie, toutes opérations qui sont plus compliquées à Marseille qu'ailleurs, à cause du morcellement qu'y affecte le commerce. Ce quartier franc aurait eu son port pour son usage exclusif. Seul il eût été soumis à une étroite surveillance. C'est au surplus ce qui existe aujourd'hui à Gênes, à Livourne, à Cadix. Rien n'était plus sage; cependant les Marseillais refusèrent : ils voulaient la franchise à l'ancienne mode. En 1814, la Restauration la leur ayant rendue, sous beaucoup de réserves et de précautions, il est vrai, ils reconnurent enfin que ce qui avait pu être très favorable autrefois, cessait de l'être avec les progrès des temps; ils sollicitèrent la suppression de leur privilége. En 1817, une ordonnance royale fit rentrer Marseille dans le droit commun, sauf quelques prérogatives destinées à y attirer les navires étrangers, telles que l'exemption des droits de navigation, c'est-à-dire du droit de tonnage, et de la surtaxe de pavillon pour toutes les marchandises tarifées à moins de 15 fr. par quiutal métrique.

Mais il est clair que ce qu'on appelle du nom anglais de *dock* n'est qu'un port franc tel que l'entendait l'em-

pereur, avec tous les perfectionnements, toute l'économie, toute la célérité qui résultent de l'organisation et d'une direction une, et de la mise en œuvre des procédés avancés dont dispose la mécanique, et avec la faveur du crédit que créent les warrants ou récépissés négociables. C'est donc par les docks que Marseille retrouvera ce qu'elle a perdu depuis un demi-siècle, et quelque chose de plus. Cette idée a été adoptée et habilement motivée par M. Julliany.

Note 39. (Page 171.)

Des quarantaines.

Améliorations introduites récemment dans le service des quarantaines. — Elles sont dues à M. Cunin-Gridaine, ministre du commerce. — Détails à cet égard. — Il reste encore un perfectionnement dans le régime des quarantaines à emprunter à l'Angleterre, qui vient de l'effectuer. — Avantages qui en sont résultés pour les paquebots anglais de la Méditerranée.

Voici l'exposé des améliorations récemment introduites dans notre régime sanitaire, tel qu'il a été tracé par M. Cunin-Gridaine, ministre du commerce, à l'ouverture des conseils-généraux de l'agriculture, du commerce et des manufactures (16 décembre 1841).

« J'ai eu à m'occuper, dans le même intérêt (celui de la navigation maritime), des adoucissements qui pouvaient être apportés, sans nuire à la garantie publique, au régime des quarantaines. Une ordonnance royale du 15 novembre 1839 a supprimé le régime de la patente suspecte pour les provenances des pays sujets à la fièvre jaune, et réduit à une durée de 8 à 15 jours, sur les côtes de l'Océan, la quarantaine de ces mêmes provenances qui était auparavant de 10 à 30 jours; et

pour les côtes de la Méditerranée, de 10 à 25 jours au lieu de 15 à 40.

» Une autre ordonnance du 4 décembre de la même année a réduit de 30 à 25 jours la quarantaine des arrivages de Constantinople.

» Les provenances de la mer Noire subissaient la même quarantaine que celle de Constantinople; au moyen de quelques précautions imposées aux capitaines, à leur passage dans cette ville et aux Dardanelles, cette quarantaine a été fixée à 10 jours pour la Méditerranée, et de 2 à 10 jours dans l'Océan et dans la Manche. Les marchandises chargées à Odessa sont même affranchies de toute quarantaine lorsqu'elles sont expédiées après l'accomplissement de certaines formalités concertées avec le consul de cette résidence.

» La quarantaine des arrivages de la Grèce, qui était de 20 jours pour la Méditerranée, a été réduite à 12, et à 10 jours pour les ports de l'Océan; les provenances de Maroc, soumises précédemment à une quarantaine de rigueur de 5 à 20 jours, ne subissent plus qu'une quarantaine fixée à 10 jours.

» Enfin, une ordonnance royale du 17 février 1841 a affranchi de toute quarantaine les provenances de l'Algérie, mesure qui, sans porter atteinte à nos rapports avec les États voisins de l'Italie, a été un véritable bienfait pour les blessés et les malades de notre armée d'Afrique. »

De 1830 à 1839, diverses améliorations avaient été apportées au régime de nos quarantaines.

Il reste à introduire dans ce régime une idée parfaitement juste, dont les Anglais se sont emparés à notre détriment, c'est de compter le temps de la traversée en déduction de la quarantaine, toutes les fois

que, depuis le jour du départ, le navire n'a communiqué avec aucun bâtiment ni aucune terre supposés infectés de contagion ou pouvant l'être. Rien ne serait plus naturel, du moins pour les navires qui ne porteraient aucune marchandise susceptible de garder en elle le germe de la maladie.

L'administration anglaise a admis cette idée pour les paquebots et les navires de guerre. Elle a d'ailleurs réduit la durée des quarantaines, pour les bâtiments en *patente brute* (ceux qui sont partis dans l'intervalle de 60 jours seulement après la cessation du fléau), à 14 jours, compris dans le temps du voyage; et s'il y a une mort suspecte, la quarantaine de 14 jours recommence à dater du jour de la mort.

Ceci équivaut à une complète abolition des quarantaines, puisqu'il faut au moins, pour aller du Levant en Angleterre, 15 à 16 jours par les paquebots à vapeur.

De sorte que le voyageur qui voudra aller d'Alexandrie à Marseille, y sera plus tôt en s'embarquant sur le paquebot qui va en Angleterre, que sur celui qui va directement à Marseille, parce que, en passant d'Angleterre en France, il n'a à subir aucune quarantaine. Par la ligne des paquebots anglais, il arrivera (en patente brute) à Southampton en 16 jours, à Londres en 17, à Paris en 19, à Marseille en 22; tandis que par le paquebot français il n'est à Marseille, hors du lazaret, que le 35e jour, à Paris le 38e, à Londres le 40e.

Par ce moyen, si nous n'avisons promptement, l'Angleterre s'emparera des avantages de notre position géographique, au grand dommage de nos intérêts politiques et commerciaux en Orient.

Note 40. (Page 172.)

Des conditions d'existence des ports. — Centralisation qui s'opère dans le grand commerce. — Intérêt que représente un grand port.

Loi des ports de 1839 ; principe d'égalité mal entendu ; elle tend à morceler le commerce maritime, qui a besoin de centralisation. — Faiblesse relative des ressources affectées à nos quatre principaux ports. — Il importe de créer au commerce de grands marchés. — L'importance des sacrifices que méritent les ports doit se mesurer, non à la population qu'ils renferment, mais aux services qu'ils rendent au pays tout entier. — Il fallait s'occuper avant tout et exclusivement à peu près des grands ports. — La loi de 1839 n'a pas pourvu à l'établissement des docks que réclame le grand commerce maritime.

La loi des ports présentée et votée en 1839 n'a pas justifié les espérances que nous avions exprimées. Le projet de loi que la commission et la Chambre des Députés ont accepté, avec quelques amendements insignifiants quant à la nature des ouvrages et aux sommes allouées à chaque port, était conçu en opposition d'une des principales lois qui gouvernent le commerce maritime, de son caractère le plus distinctif peut-être. Ce commerce est essentiellement centralisateur. Il tend sans cesse à se concentrer dans un petit nombre de métropoles. C'est son besoin et son vœu. Lorsque les voies de communication intérieure s'améliorent, cette tendance devient de plus en plus marquée, et bientôt elle produit complétement son effet. Ainsi, du moment où l'Angleterre a été canalisée, elle n'a plus eu que deux grands ports de commerce extérieur, Londres et Liverpool. Depuis que les États-Unis se sont couverts d'un

réseau de canaux et de chemins de fer, tout le commerce d'importation et d'exportation de Philadelphie, de Baltimore et même presque tout celui de Boston, appartient à New-York. Il résulte de là que la situation normale de notre commerce d'importation et d'exportation, situation dont nous sommes d'ailleurs fort rapprochés, serait celle où nous aurions quatre grands ports seulement, dont un sur la Méditerranée, un sur la Manche, et deux sur l'Océan aux bouches de la Gironde et de la Loire, ou plutôt cinq en ajoutant aux quatre premiers celui de Dunkerque, qui est fort avantageusement situé sur la mer du Nord, à portée de la partie la plus manufacturière du royaume. Les autres ports auraient le cabotage ou serviraient de débouchés à des produits tout spéciaux, comme en Angleterre les ports de New-Castle et de Sunderland, qui exportent beaucoup de charbons. C'est en vue de cet état normal que devraient être préparés non seulement les projets relatifs aux ports, mais aussi ceux qui concernent la navigation intérieure. Au contraire, l'exposé des motifs supposait que la multiplicité des grands ports était possible et désirable. Suivant ce document, il y aurait avantage à ce que les expéditions lointaines pussent s'entreprendre par tous les points du littoral. Partout où l'administration des ponts et chaussées voit un mouillage passable, séduite par cette donnée géographique, elle croit qu'il serait utile d'y établir dès à présent un bon port, un port d'exportation, lors même qu'à très peu de distance un autre port assez fréquenté existerait déjà, et offrirait des moyens d'expédition ; comme si l'expérience ne prouvait pas que dans un pays qui a des communications intérieures passables, deux ports de commerce extérieur ne peuvent exister l'un à côté de l'autre. De cette théorie en faveur de l'éparpillement du

commerce, il résulte dans les projets de loi relatifs aux ports une disposition à distribuer les fonds entre un grand nombre de localités. Si l'on adoptait l'opinion inverse, que nous croyons plus exacte, l'économie des projets de loi serait différente. Les ressources disponibles seraient jusqu'à nouvel ordre dépensées en majeure partie sur un petit nombre de points. Sur les 68 millions alloués par les lois de 1837 et 1838 et par celle de 1839, les quatre principaux ports du royaume, qui sont encore à attendre mille éléments de prospérité, auraient dû avoir la moitié au moins, tandis que leur quote-part n'aura été que de 18 millions, ou d'un peu plus du quart. Il y aurait ainsi un moindre déploiement d'ouvrages, mais il y aurait plus de profit pour le pays. Quelques cités du second ou du troisième ordre seraient peut-être moins satisfaites, mais le commerce national le serait plus. Parmi l'immense quantité des améliorations nécessaires, on irait au plus pressé, à ce qui doit rapporter le plus dans le plus bref délai, et nous fournir les moyens d'exécuter d'autres travaux; en bonne administration ce sont là les véritables titres à la préférence.

Qu'on le remarque bien, il ne s'agit pas de constituer de monopole, ni d'installer une aristocratie des ports dans notre siècle anti-aristocratique et peu propice aux *grandes existences*. Il s'agit simplement de reconnaître ce qui est ou ce qui doit être inévitablement. Le commerce maritime aime les grands marchés; il ne peut s'en passer. Pour lui plus encore que pour les autres branches du négoce, il importe à la sûreté et à la régularité des transactions, et au bien-être des consommateurs eux-mêmes, que les affaires aboutissent à un petit nombre de points, d'où elles divergeraient ensuite. C'est une tendance contre laquelle ni les considérations

géométriques, ni l'art des ingénieurs, ne sauraient prévaloir. Le système d'éparpillement semble avoir pour lui les idées d'égalité. « Il est juste, dit-on, d'égaliser les avantages de tous les ports; si vous donnez six millions aux 25,000 habitants du Havre, si vous leur en promettez huit ou dix dans un assez bref délai, pouvez-vous refuser trois ou quatre millions à tel autre port de 12,000 à 15,000 âmes? » — Mais ce n'est pas pour le bénéfice des populations des ports qu'on engloutit ainsi des sommes énormes sur le petit coin de terre qu'elles occupent : c'est pour le bénéfice du pays tout entier. Il en est des travaux des ports comme de ceux des fortifications. Ce n'est pas pour protéger les seuls habitants de Metz qu'on a dépensé autour de leur ville quarante ou cinquante millions; c'est pour avoir, en cas d'invasion, un point de ralliement, un magasin bien sûr, un centre d'opérations militaires. De même si tout le monde applaudit aujourd'hui à l'idée de débourser six millions au Havre; si les hommes éclairés sont prêts à approuver des plans qui lui consacreront encore le double et le quadruple, quoique le Havre ne soit qu'une ville de 25,000 âmes, c'est parce qu'il y a dix ou douze millions de Français qui sont intéressés à ce que le Havre soit d'un accès sûr et facile, un magasin bien approvisionné, un point de départ et d'arrivée parfaitement commode, un excellent centre d'opérations. C'est la condition *sine quâ non* de la prospérité des filatures de l'Alsace, par exemple, tout comme de celles de la Normandie, et il importe à Paris et à Lyon que rien ne manque au port du Havre. Ce sont les mêmes motifs, et non leur population quadruple ou sextuple de celle du Havre, qui militent en faveur de Marseille, de Bordeaux et de Nantes. Ce sont les mêmes raisons d'intérêt général, national, qui recommandent le port

de Dunkerque, oublié, par une sorte de fatalité, dans la loi de 1839.

De ce point de vue il est clair que, quels que soient les sacrifices que l'État s'impose pour quelques métropoles maritimes, il n'en résulte pas que tel autre port, dont la population serait égale à celle du Havre ou même supérieure, aurait droit à la même dotation. Les allocations en faveur de chaque port doivent, autant que possible, être proportionnelles à l'étendue de sa clientèle, et le nombre des ports à grande clientèle est très restreint et doit l'être de plus en plus. Il faut se conformer à cette règle quand on dresse le budget des ports. Hors de là on serait entraîné à des dépenses que rien ne justifierait.

Ainsi, dans l'intérêt des départements du Midi, il faut retirer le port de Marseille de sa condition vraiment barbare, avant de s'occuper de Saint-Gilles ou du Croisic, ou même de Dieppe. De même, dans l'intérêt des départements bretons, au lieu de dépenser 4 millions pour établir un port à Redon, à côté de Nantes, et pour y creuser d'assez longs canaux de dérivation, il serait mieux de consacrer plus d'argent à faciliter l'accès du port de Nantes lui-même, qui est devenu inabordable et du côté de la mer et du côté de l'intérieur. Grâce aux canaux de Bretagne, Nantes est le port d'exportation et d'importation de toutes ces contrées, et ces canaux ouvrent aussi à l'ouest les ports de Lorient et de Brest. Sans doute il ne faut sacrifier ni Saint-Gilles, ni le Croisic, ni Redon; mais jusqu'à nouvel ordre, jusqu'à ce que nos cinq grands ports soient en parfaite condition, il ne faut donner aux autres ports que les ouvrages les plus indispensables. On a raison de songer à des canaux et à des dérivations qui permettent aux produits de l'intérieur d'arriver aux

ports, et aux produits étrangers de se rendre à l'inté rieur. Mais commençons par lier le Havre avec la Seine; unissons au Rhône, par un canal continu ou par un chemin de fer, Marseille, qui est le plus isolé des ports et qui ne prospère qu'en dépit de l'abandon où on le laisse; améliorons la Loire, qui est la grande dérivation de Nantes, et dont le bassin comprend trente-sept départements; unissons par un chemin de fer Dunkerque à Lille; le tour des autres canaux et des autres dérivations viendra ensuite.

Nous n'accusons pas de prodigalité la loi de 1839. Nous regretterions qu'on réduisît la somme qu'elle consacre aux ports; nous faisons des vœux pour qu'on l'augmente. Seulement nous croyons que le partage de cette somme, tel qu'il a eu lieu, n'est pas de tout point le plus judicieux et le plus équitable, précisément parce qu'il est trop égal. Il eût été à désirer aussi que la loi mentionnât des travaux qui rendraient les plus grands services à nos ports, qui profiteraient à l'État, et que l'Administration des douanes réclame de toutes ses forces. Ce sont des docks. Le nom même de docks n'est pas prononcé dans l'exposé des motifs; et, dans un document qui expose un système d'amélioration des ports, c'est une omission dont il y a lieu d'être surpris. Les avantages des docks sont incalculables, et l'on peut en doter nos ports, sans qu'il en coûte au Trésor un centime.

La loi de 1839 a alloué 8 millions à Marseille, y compris une forte contribution (800,000 fr.) imposée à la ville, pour l'acquisition des terrains. C'est le quart de ce qu'il faudrait pour doter ce port des améliorations dont jouissent ceux de la Grande-Bretagne. Elle n'a guère mieux traité le Havre. Quant à Dunkerque, nous l'avons dit, elle l'a passé sous silence.

Note 41. (Page 172.)

De l'emplacement d'un dock à Marseille.

Domaine des *Catalans*. — Dispositions à donner aux bâtiments, d'après le projet de MM. Thérond et Maurel. — Nombre des navires qui pourraient être desservis. — Difficultés de la passe de Marseille; vent du Sud-Est ou *Sirocco*. — Le dock des Catalans écarterait ces difficultés. — Double passe.

Le site réputé le plus favorable pour l'établissement d'un dock à Marseille est celui du domaine des *Catalans*. Le dock communiquerait avec le port par un canal qui, prenant naissance à la quarantaine d'observation, couperait la pointe sud du fort Saint-Nicolas, traverserait le milieu de l'anse de la réserve, et, toujours se dirigeant du levant au couchant, irait finir dans l'anse des Catalans, après avoir longé dans toute la partie méridionale la plaine du Pharo.

D'après le projet de MM. Thérond et Maurel, le canal alimenterait deux bassins parallèles, se projetant du nord au midi, de 50 mètres de largeur et 250 mètres de longueur, bordés de chaque côté de magasins élevés de cinq étages de 40 mètres de profondeur et 36 mètres de longueur, formant une longueur totale de 252 mètres, et pour les quatre corps de magasin, de 1,008 mètres de longueur, sur une surface totale de 89,915 mètres, d'une contenance de 110,000 tonneaux. Évaluation de la dépense 13,150,000 fr.

Vingt-six navires pourraient y être à la fois en déchargement. Cette contenance permettrait, en suppo

sant le déchargement de 200 tonneaux dans 10 heures de travail, un mouvement de 5,200 tonneaux par jour.

Ce dock serait éloigné de 1,150 mètres du point où se font aujourd'hui les déchargements de marchandises étrangères.

Ainsi disposé, ce dock offrirait une grande facilité pour l'entrée et la sortie du port de Marseille. On sait que ce port si vaste et si sûr présente le double inconvénient d'avoir une passe difficile à enfiler, impossible même par plusieurs vents, et d'être privé d'un mouillage assuré dans sa rade. On ne peut y entrer que par les vents compris entre le sud-est et le nord; les autres sont contraires. Quand les vents d'est ou du sud règnent, et surtout le sud-est, dit *marin* ou *sirocco*, les vaisseaux venant du Levant et de l'Italie sont obligés de se réfugier dans les divers ports de la côte, pour y attendre le vent propre à leur faciliter l'entrée de Marseille.

Il résulte de cet état de choses des préjudices considérables. Le dock des Catalans y remédierait complétement par la seconde passe qu'il pourrait donner. Marseille alors serait abordable et dans tous les temps et par tous les vents. Car si les vaisseaux étaient poussés par les vents du nord ou d'ouest, ils entreraient dans le port actuel; si au contraire ils l'étaient par ceux du sud ou d'est, ils passeraient dans le nouveau.

Cette double passe donnerait une grande supériorité au port de Marseille sur tous les autres ports de la Méditerranée.

Note 42. (Page 172.)

Le canal de l'Aisne à la Marne a été voté en 1840. Il est maintenant en cours d'exécution.

Note 43. (Page 175.)

De l'importance commerciale du Rhône. — De son amélioration.

Mouvement des marchandises de Trieste sur la Suisse, au préjudice de la France. — Autre concurrence qui peut nous être faite par le Piémont ou par la Lombardie. — Le Rhône peut être rendu praticable dans toute l'étendue de son cours. — Procédé proposé par M. Vallée; barrage du lac de Genève. — Travaux à exécuter. — La Suisse, la Savoie et la France y sont intéressées. — Ils atténueraient même les ravages causés par les inondations. — Évaluation de la dépense. — Ils permettraient de doubler et même de tripler les eaux du Rhône aux époques de dépression. — Canal étudié entre le lac de Genève et le lac de Neufchâtel. — Il serait possible d'atteindre par ce moyen le Rhin supérieur. — Négociations à ouvrir dans ce but avec la Suisse.

Des 60,000 balles de coton que reçoit annuellement la Suisse, 20,000 balles s'y rendent par Trieste, parce que, dans l'état actuel du Rhône, le long voyage par terre, de Trieste à Zurich et à Bâle, offre souvent une économie appréciable sur la voie fluviale. De même le commerce du littoral de l'Espagne passe en grande partie devant Marseille pour aller à Gênes, et l'on a vu des esprits de la Catalogne arriver par cette direction à Genève sur les bords du Rhône lui-même. Que sera-ce donc, lorsque le gouvernement sarde et l'Au-

triche, qui ont peu disserté sur les chemins de fer, mais qui en veulent sérieusement, et qui en établissent plusieurs, auront accompli leur dessein, mûri aujourd'hui sinon en cours d'exécution, d'en ouvrir un, le premier de Gênes à Turin, le second de Venise à Milan, et de là vers Turin encore?

Le Rhône a une pente rapide et un cours impétueux; mais du moment où l'on invoquerait l'aide de la vapeur, du moment où, prenant un grand parti, à l'instar des Américains sur la plupart de leurs admirables fleuves, on renoncerait à tout autre moteur pour traîner les barques, et où l'on se dispenserait ainsi de construire des chemins de halage qu'on s'efforce en vain de garantir contre la violence du courant, le Rhône, en dépit de son impétuosité, serait à peu de frais rendu constamment praticable, pourvu qu'on lui eût assuré un approvisionnement d'eau suffisant; et c'est ce qui est facile, parce que la nature tient sans cesse accumulées pour lui de grandes ressources dans les glaciers des Alpes, et qu'au pied des montagnes elle a creusé le lac de Genève comme un réservoir où se réunissent les eaux, et où il puise après que l'écoulement des glaciers est suspendu.

M. Vallée, inspecteur divisionnaire des ponts-et-chaussées, vient d'indiquer un moyen ingénieux de doubler, au moins pendant les basses eaux, le débit du Rhône, tel qu'il est avant qu'il ne reçoive la Saône. Voici son procédé, dont la simplicité est telle qu'on est tenté de s'étonner qu'il n'ait pas été proposé et appliqué plus tôt.

Il s'agirait de compléter ce qu'a si bien commencé la nature en faisant remplir plus parfaitement au lac de Genève l'office de réservoir destiné aux deux périodes, de trois mois ensemble, pendant lesquelles, à

l'automne et au printemps, il cesse d'être en état de porter les bateaux. Le lac de Genève présente une superficie d'environ 600 millions de mètres carrés; ses eaux s'élèvent en été et s'abaissent en hiver, et la différence entre les plus basses eaux et les plus hautes est de 2^{m},67. Trop élevées, elles inondent les bords du lac, au grand détriment des riverains; trop basses, la navigation est gênée, non seulement dans le Rhône, que le lac alimente, mais aussi sur cette belle nappe d'eau elle-même, du moins à Genève. Il serait utile, pour les propriétaires des rives du lac, de régler les variations de son niveau entre des limites bien fixes. Il serait avantageux, pour les habitants de la vallée du Rhône, que l'on pût, en temps de débordement, retenir les eaux du fleuve dans le lac. Il serait indispensable de combiner le débit du fleuve de manière à rendre la navigation permanente.

Pour accomplir ces objets divers, M. Vallée propose 1° un barrage mobile, susceptible par conséquent de s'abaisser et de s'ouvrir quand on voudrait désemplir le lac: ce barrage serait à Genève; 2° un draguage du chenal du fleuve, depuis le lac jusqu'à l'Arve; 3° une digue de 2,000 mètres environ de longueur, qui partirait du quai méridional de Genève et longerait la rive septentrionale du lac; cette digue, établie sur un haut-fond, aurait pour effet de faciliter l'abord de Genève aux navires à vapeur du lac.

« Moyennant ces travaux, dit M. Vallée, on aurait à Genève, dans les basses eaux du Rhône, mesurées à Lyon, un produit d'eau qui triplerait, peut-être, pendant toute leur durée, celui du fleuve en amont du confluent de la Saône; on aurait une réserve d'eau d'un milliard de mètres cubes, susceptible de se remplir d'une à deux ou trois fois par an; on aurait, par l'augmentation du

débouché, la faculté d'abaisser et de régler invariablement le niveau des hautes eaux du lac, ce qui est le vœu de tout le pays; on rendrait le mouvement de la navigation des bateaux chargés, à Genève, praticable en toute saison; on ne diminuerait pas la force motrice dont cette ville a besoin; on pourrait amoindrir assez sensiblement les dévastations que produisent les débordements du Rhône; on diminuerait beaucoup les inconvénients qui résultent de ce que le lit du fleuve propre aux hautes eaux est trop vaste pour les basses; on servirait la Suisse, la Savoie et la France, et l'on ne nuirait à pas une des communes de ces trois États. »

Quant à l'utilité de ces travaux pour diminuer les ravages des inondations, M. Vallée s'exprime en ces termes : « Le produit maximum du Rhône à Lyon, d'après M. l'ingénieur Mondot de la Gorse, est d'environ 6,000 mètres cubes par seconde; on ne pourrait le diminuer que de 500; mais ces 500 mètres supposent, pour une largeur du fleuve de 400 mètres, un abaissement de hauteur de $0^{m},40$ au moins, ce qui est d'une grande importance, attendu surtout que les derniers décimètres d'une grande crue sont ceux qui causent le plus de malheurs. »

En ce qui est de l'effet obtenu sur le lac lui-même, ce savant ingénieur dit encore : « Si, comme je le présume, il n'était nécessaire d'achever le remplissage du lac qu'en septembre, pour être prêt à user de la réserve entière à la fin de ce mois, les eaux seraient pendant dix à onze mois à 1 mètre au moins au-dessous de leur niveau supérieur actuel, et un mois ou deux seulement à $0^{m},80$ au moins au-dessous de ce même niveau. Le vide de $0^{m},20$, au-dessous du plan de remplissage, suffirait pour empêcher pendant trois jours que le lac ne concourût aux inondations : cela me paraît suffire. »

M. Vallée évalue la dépense à 3 millions et demi, dans l'hypothèse la plus défavorable, celle où il faudrait de très grands draguages.

En amassant deux fois la réserve, on aurai, pour chacune des deux saisons de 45 jours d'eaux basses, la disposition d'un milliard de mètres cubes d'eau, mille milliards de litres! Dès lors on pourrait plus que doubler l'eau du Rhône pendant sa dépression; à 225 mètres cubes qu'il roule alors par seconde, on ajouterit 255. Le calcul montre qu'en conséquence la hautur du fleuve serait accrue, à Lyon, de 70 centimètres; ce serait une révolution dans son régime.

Pour franchir le passage de la Perte du Rhône, il paraît qu'une somme égale serait suffisante.

D'un autre côté on assure qu'un canal serit peu difficile à établir entre le lac de Genève et le lac de Neufchâtel. Les études en ont été faites par un ingénieur instruit du canton de Vaud, M. Fraisse; de là par le lac de Bienne et l'Aar on atteindrait aisément le Rhin supérieur.

Au moyen de ces travaux, on étendrait avantageusement les relations commerciales de la France. Le rayon de notre clientèle immédiate irait jusqu'au Valais. Le lac de Genève, le lac de Neufchâtel, et même, avec quelques efforts de plus, le lac de Constance, deviendraient des comptoirs de l'industrie française. Il serait digne d'un gouvernement jaloux de la prospérité nationale d'ouvrir à cet effet des négociations avec la Suisse, et d'offrir à l'entreprise une assistance financière qui certes ne nous serait pas à charge.

Note 44. (Page 176.)

Communication de Cette, par chemin de fer, avec le Rhône.

En 1840, Cette, qui avait déjà, sous le rapport des communications, tant d'avantages sur Marseille, a obtenu un chemin de fer entrepris aux frais de l'État, qui, avec les deux chemins de fer d'Alais au Rhône et de Cette à Montpellier, la rattache au Rhône sans solution de continuité.

Note 45. (Page 225.)

Tout récemment, M. Villemain vient de mettre le comble à la réforme de l'enseignement médical en décidant que le service des hôpitaux, en qualité d'interne ou d'externe, serait une condition de rigueur pour le doctorat.

Note 46. (Page 225.)

Population scolaire de la Faculté de médecine de Paris.

Voici le tableau des élèves nouveaux et des docteurs reçus, année par année, de 1830 à 1841 :

ÉLÈVES NOUVEAUX.		DOCTEURS REÇUS.	
ANNÉES.	ÉLÈVES.	ANNÉES.	DOCTEURS.
1830—31.	664	1830—31.	302
1831—32.	660	1831—32.	300
1832—33.	790	1832—33.	282
1833—34.	907	1833—34.	359
1834—35.	913	1834—35.	387
1835—36.	776	1835—36.	382
1836—37.	548	1836—37.	383
1837—38.	345	1837—38.	481
1838—39.	293	1838—39.	376
1839—40.	266	1839—40.	431
1840—41.	259	1840—41.	383
1841—42.	203	1841—42.	280

Le cours d'études se composant de quatre années, la population scolaire de la faculté de médecine de Paris était, en 1836, d'environ 3,400 ou 3,500 élèves. En novembre 1840, on n'a inscrit que 918 élèves. L'année suivante, il n'y en avait plus que 6 à 700.

Si, en 1840, le chiffre des docteurs reçus a été encore de 383, c'est que les réceptions portaient sur les élèves de 1835 et de 1836 ; mais, dès 1841, la diminution du nombre des docteurs a été sensible, et on pensait qu'en 1842 il n'y en aurait que 150 environ. A Montpellier et à Strasbourg, la diminution a été plus considérable qu'à Paris. En 1840, Montpellier ne comptait

en tout que 293 élèves, au lieu de 1,000 à 1,200, et Strasbourg n'en avait que 96.

Dans les 20 écoles secondaires, le chiffre est inférieur à ce qu'il était autrefois. Cependant la diminution a été moins forte que dans les facultés, toute proportion gardée.

Ces résultats assurent un brillant avenir à la profession médicale. Les médecins seront plus instruits, plus honorés et mieux rétribués.

Note 47. (Page 225.)

Population scolaire de la Faculté de droit de Paris.

Le tableau ci-joint montre pour la Faculté de droit de Paris, depuis 1830 : 1° le nombre des inscriptions prises dans le premier trimestre de chaque année scolaire par tous les étudiants sans distinction, ce qui représente à peu près le nombre total des étudiants ; 2° le nombre des étudiants de première année ; 3° le nombre des licenciés reçus, et par conséquent celui des avocats nouveaux.

ANNÉES.	NOMBRE TOTAL des inscriptions du 1er trimestre	NOMBRE des étudiants de 1re année.	NOMBRE des licenciés reçus.
1830—31.	2,456	»	469
1831—32.	2,621	»	310
1832—33.	2,732	»	528
1833—34.	3,286	»	470
1834—35.	3,419	»	562
1835—36.	3,454	»	651
1836—37.	3,278	»	662
1837—38.	3,162	1,052	619
1838—39.	3,154	1,084	569
1839—40.	3,143	1,071	609
1840—41.	3,072	1,069	554

La permanence du nombre des élèves de première année est remarquable.

La différence entre le nombre des élèves qui commencent, et le nombre de ceux qui achèvent l'étude du droit, a progressivement augmenté : les 554 licenciés reçus en 1840-1841 correspondent à 1,084 élèves inscrits aux cours de première année au mois de novembre 1838; tandis que, l'année précédente, c'est-à-dire en 1839-1840, il y avait eu 609 licenciés pour 1,052 élèves de première année inscrits au mois de novembre 1837.

Le mouvement descendant de la population scolaire de la Faculté de droit devient plus apparent, circonstance due en grande partie à ce que les examens sont aujourd'hui plus sévères. Voici ce que nous lisons, sur ce sujet, dans un discours prononcé par l'honorable doyen, M. Blondeau :

« Après avoir atteint son chiffre le plus élevé pendant les années 1834, 1835 et 1836, le nombre de nos élèves, qui, en 1837, avait baissé tout-à-coup d'environ 200, était resté à peu près le même depuis cette époque. Au mois de novembre dernier, il a subi une seconde réduction d'environ 200, le nombre des élèves nouveaux n'ayant atteint que les quatre cinquièmes du chiffre auquel il s'était élevé l'année précédente.

» Il est probable qu'on doit principalement attribuer cette diminution aux changements qu'a subis le programme de l'examen du baccalauréat ès-lettres.

» Si toutes les connaissances exigées par le nouveau programme sont vraiment nécessaires à ceux qui aspirent aux fonctions ou professions pour lesquelles le grade de bachelier ès-lettres est, en quelque sorte, un premier échelon, on ne peut qu'applaudir à une innovation qui doit amener un plus juste rapport entre le

nombre des aspirants aux carrières de la magistrature ou du barreau, et le nombre de ceux qui peuvent y trouver place : surtout si cette innovation est bientôt suivie d'une autre mesure vivement désirée, je veux dire, un partage égal de la sollicitude du gouvernement entre l'instruction industrielle et l'instruction littéraire. »

Note 48. (Page 226.)

A la fin de novembre 1841, M. Villemain a pris des mesures dont l'effet devra être de convertir une partie des colléges communaux en colléges industriels. Si on tient la main à l'exécution de cette ordonnance, si, par des encouragements suffisants et distribués à propos, on engage les villes à opérer cette utile transformation, ce sera un service signalé rendu à l'industrie nationale et à la patrie tout entière.

Note 49. (Page 231.)

Dans le courant de 1842, la librairie parisienne a pris des mesures de centralisation et d'expansion unitaire sur la surface entière du royaume, lesquelles, bien appliquées, doivent avoir les plus heureux résultats.

Note 50. (Page 233.)

Ce chemin de fer est aujourd'hui terminé.

Note 51. (Page 233.)

Jonction de la Méditerranée à la mer du Nord.

A la fin de décembre 1841, le gouvernement autrichien s'est chargé d'établir à ses frais le chemin de fer de Vienne à Dresde, et celui de Vienne à Trieste. Ainsi

va être opérée la jonction de la Méditerranée à la mer du Nord entre Trieste et Hambourg. Quelle faute commettrait la France si elle n'établissait dans le plus bref délai sur son territoire la jonction entre les deux mers! Cette jonction, il est vrai, a été votée pendant la session dernière, non seulement dans une direction, mais dans plusieurs (de Marseille et de Cette à Boulogne, Calais ou Dunkerque; des deux mêmes villes méditerranéennes au Havre). Mais l'expérience des canaux commencés en 1774, qui restent encore à parachever (je ne puis considérer le canal de Bourgogne ni même celui du Rhône au Rhin comme sérieusement terminés), le dit assez haut: il y a infiniment loin de l'adoption d'une idée à sa mise en pratique, du vote d'une loi à son exécution. Le vaste développement des lignes votées en 1842, et la modicité des sommes que notre système militaire laisse disponibles pour les créations de la paix, et qu'il faudra éparpiller dans toutes les directions afin de donner satisfaction à l'esprit de localité soutenu de l'esprit parlementaire, légitiment les plus vives inquiétudes sur l'époque probable de l'achèvement des chemins les plus importants.

Note 52. (Page 233.)

Pendant la session de 1842, les Chambres françaises ont voté un réseau comprenant environ 4,000 kilomètres; la somme allouée pour les travaux et les études a été, pour l'exercice 1842, de 13 millions, et, pour 1843, de 29,500,000 francs.

FIN DES NOTES.

TABLE DES MATIÈRES.

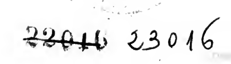
Marseille.

De l'Autriche et de son gouvernement.

Lettres sur l'Alsace.

NOTES.

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES.



~~22016~~ 23016

